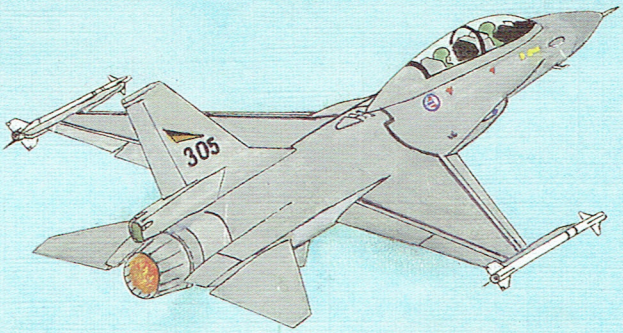
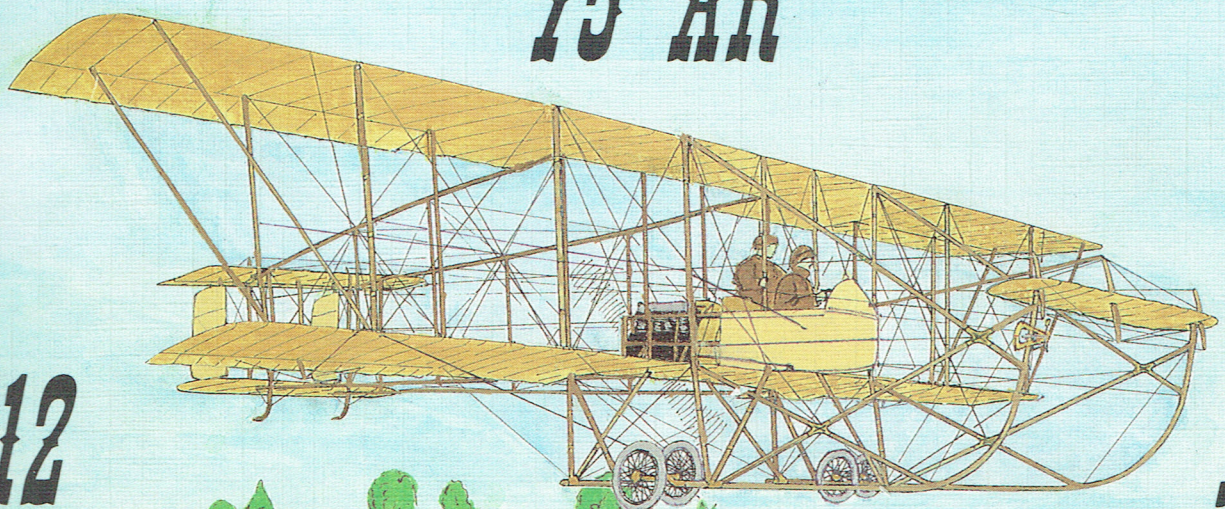
DK 629.136/394.4 KF



KJELLER FLYPLASS

75 ÅR

1912 1987



R. Glenne 87

KJELLER FLYHISTORISKE FORENING

Luftforsvarets forsyning KFF-L0097
Kjeller flyplass 75 år - 1912-1987

Ekspl 1.

Ekspl 2 av
L 1064

KJELLER FLYPLASS
1912–1987

Utgitt i forbindelse med

75-års jubileet

september 1987

Utgitt av
Luftforsvarets forsyningskommando.

Omslagstegning av Roar Glenne.

Innhold

Forord	4
Kjeller - vugge for norsk flyging	5
Flyvåpnets skoler	19
Havarier og flyulykker	31
Taktisk flyavdeling	41
Bygging av fly	55
Kjeller flyplass	79
Småglimt - personer og hendelser ved flyplassen	95
Aprildagene 1940	110
Krigsårene 1940-1945	121
Utviklingen ved verkstedene etter andre verdenskrig	136
Luftforsvarets forsyningskommando	147
Kildemateriale	155

FORORD

Det var engang da .... Husker du? Ved en 75-årsdag er det vanlig å se seg tilbake for å friske opp enkelte minner og begivenheter fra et langt liv.

Hensikten med dette jubileumsskriftet er å gi en historisk oversikt over Kjeller flyplass og dens utvikling fra 1912 og frem til i dag. Det har falt naturlig å begynne med begynnelsen og spesielt komme inn på de første pioneråreне. En har gått inn for å benytte bilder og illustrasjoner der hvor dette har vært tilgjengelig. Det finnes et rikt utvalg av skriftlige kilder, spesielt fra årene frem til andre verdenskrig, men for etterkrigstiden har en i stor grad vært avhengig av å støtte seg til hukommelse og muntlige kilder. Da det har vært tidsnød for å bli ferdig til jubileet, har en ikke kunnet gå nærmere inn på forholdene i dag og den omfattende utviklingen som har funnet sted innen Luftforsvarets forsyningskommando.

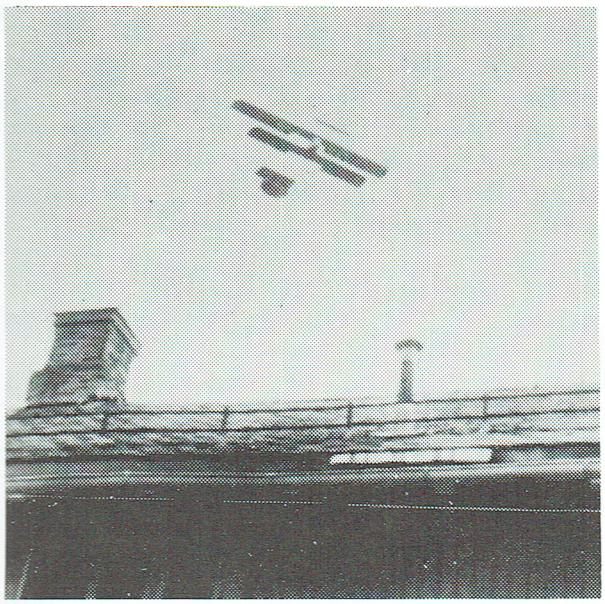
Det er vårt håp at jubileumsskriftet kan gi et bilde av Kjeller flyplass og den betydning flyplassen har hatt for vårt forsvar og vern av landet. Forhåpentligvis vil skriftet også kunne gi grunnlag for en fremtidig og mere fullstendig beskrivelse av historien til Kjeller flyplass.

Luftforsvarets forsyningskommando, Kjeller 1. august 1987.

Redaksjonskomiteen.

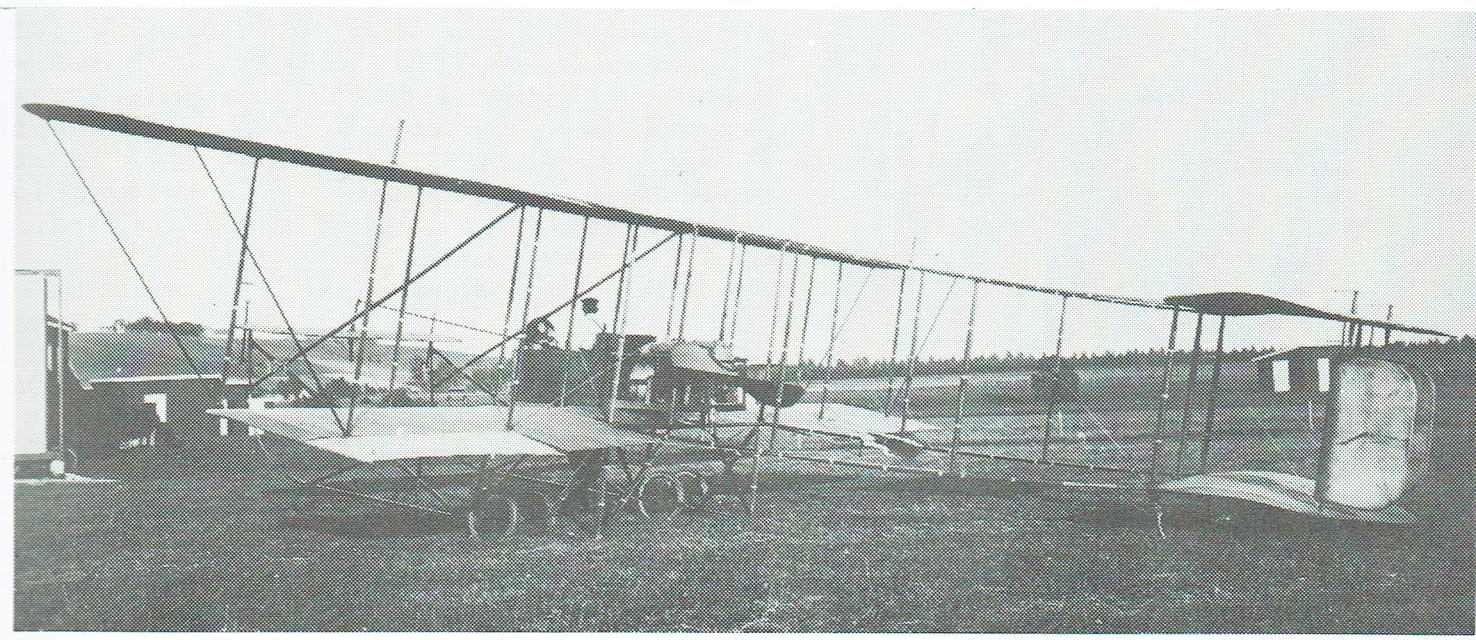
KJELLER - VUGGE FOR NORSK FLYGING

En høstdag i 1912 ble lillestrømsborgerne oppskremt av en stor gul fugl, som veldig larmende og brummende seilte majestetisk hen over hustakene. Mennene mistet snadden av munnen, konene ved vannposten forstummet et øyeblikk, barna glemte å leke - alle stanset opp og strakte nærmest halsen av ledd. Hestene vrinsket, slo om seg og satte ut av alle krefter - ja selv den gamle stivbente skyssmerra, som aldri tidligere kjente annet tempo enn diltetrav - satte i strak galopp oppover "Alleen". Skjedde her undere?

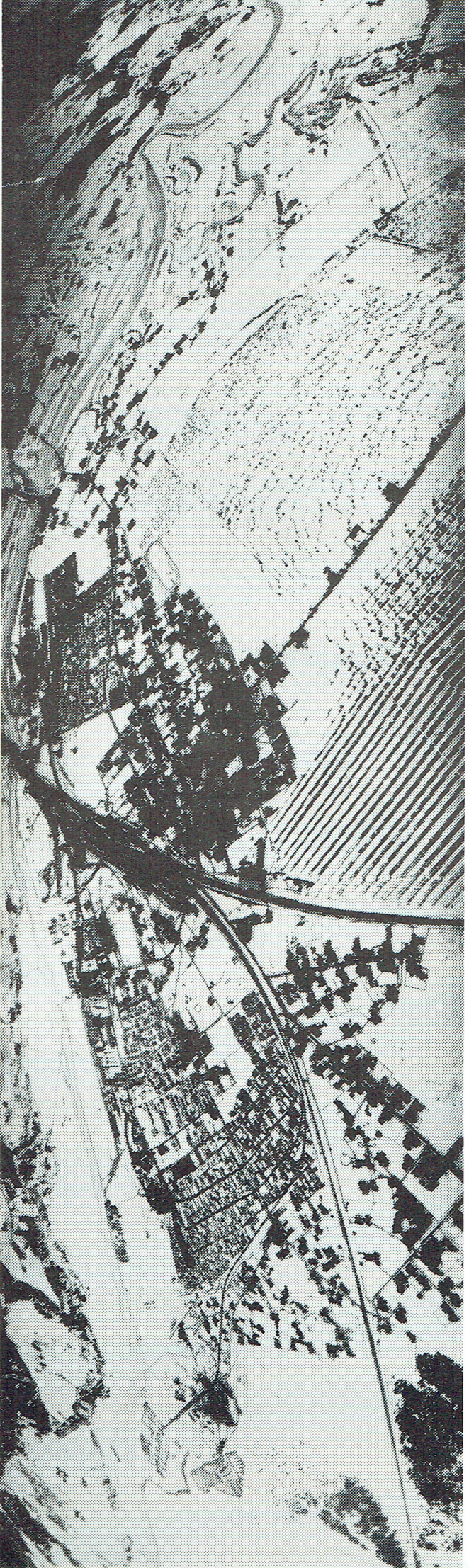


Det er premierløytnant Gottenborg som i 1921 gir denne beskrivelsen av "innledningen til en stor og ny tid for det hittil helt ukjente Kjeller og omegn".

Den første flyturen fra Kjeller fant sted lørdag 21. september 1912. Fra den dag har det praktisk talt vært daglig flyaktivitet på Kjeller, både i luften og ikke minst på bakken - en aktivitet som foreløpig har vart i 75 år. Etter en rask fødsel og et par år som spedbarn i vogga, fikk Kjeller en hektisk og rask oppvekst i barneårene under første verdenskrig. Utviklingen fortsatte i ungdomstiden i begynnelsen av mellomkrigsårene. Det skjedde store forandringer ved inngangen til den andre verdenskrig, men de fem lange krigsårene ble en heller tragisk opplevelse for Kjeller. De første etterkrigsårene bar preg av en viss usikkerhet for fremtiden, men etter at Kjeller hadde gått gjennom noen modningsår, har det vært en stadig utvikling, som vil fortsette inn i fremtiden.



Maurice Farman "Longhorn" biplan eller dobbeldekker, som ble benyttet på Kjeller fra starten i 1912.



Det første luftfoto av Lillestrøm og Kjeller

Bildet er tatt så tidlig som mars 1910, altså forut for den første flyging med et aeroplan i Norge - som fant sted fra Etterstad ved Oslo høsten 1910. Bildet finnes i Norsk Teknisk Museum, og det fremgår at det er tatt fra ballongen "Norge" på tur nummer to. I følge kaptein Sem-Jacobsens beskrivelse av ballongferden søndag 20. mars 1910, hadde de i tindrende solskinn, med frisk bris fra sydvest, en herlig tur i 1000-2000 meters høyde over Lillestrøm, oppover langs Glommen.

Lillestrøm ligger midt på bildet, og vi legger merke til jernbanelinjen som krysser Nittelva og deler seg i Hovedbanen og Kongsvingerbanen. Fetveien og Kjeller ligger helt i ytterkanten, øverst eller til høyre på bildet. På begge sider av Storgaten kan en under snølaget se de store torvmyrene - også kalt Lillestrøm torvmose.

Det er sannsynlig at denne ballongturen og dette bildet, har gitt impulser til stedsvalget for en fremtidig flyplass. Lillestrømområdet bød på mange fordeler, sett med en flygers øyne. Her var rikelig med jorder og lite skog - slik at en hadde nok av nødlandingsplasser. Her var gode kommunikasjoner med bilveger, jernbane, telegraf og telefon. Dessuten var det muligheter for å fly med flottører fra Nittelva og Øyeren. Beliggenheten var ideell med hensyn til flyenes aksjonsradius på 100 kilometer - en kunne holde øye med svenskegrensen innover til Arvika (vi var ikke helt sikre på svenskene) eller en kunne observere innseilingen til Kristiania helt ut til Fredrikshald og Sandefjord.

Kjeller blir flybase

Søndag den 8. september 1912 setter to nybakte flygere seg på toget til Lillestrøm for å dra på befaring etter en høvelig flybase. Det er ingen tvil om at det nye flyvåpnet må holde til i nærheten av hovedstaden, og Nedre Romerike er spesielt i søkelyset.

Historien sier at de to flygerne syklet rundt på Romerike for å finne en passende flyplass. I følge reiseregningen har de foretatt 70 kilometer landevegsrekognosering søndag den 8. og 65 km. mandag den 9. september. Godtgjørelsen for landevegsskyss var på 20 øre kilometeren, mens togreise ble godtgjort med 6 øre kilometeren. Valget av Kjeller må ha skjedd den 9. september, for fra og med den 10. er det i reiseregningene bare snakk om 6 km. Lillestrøm - Kjeller.

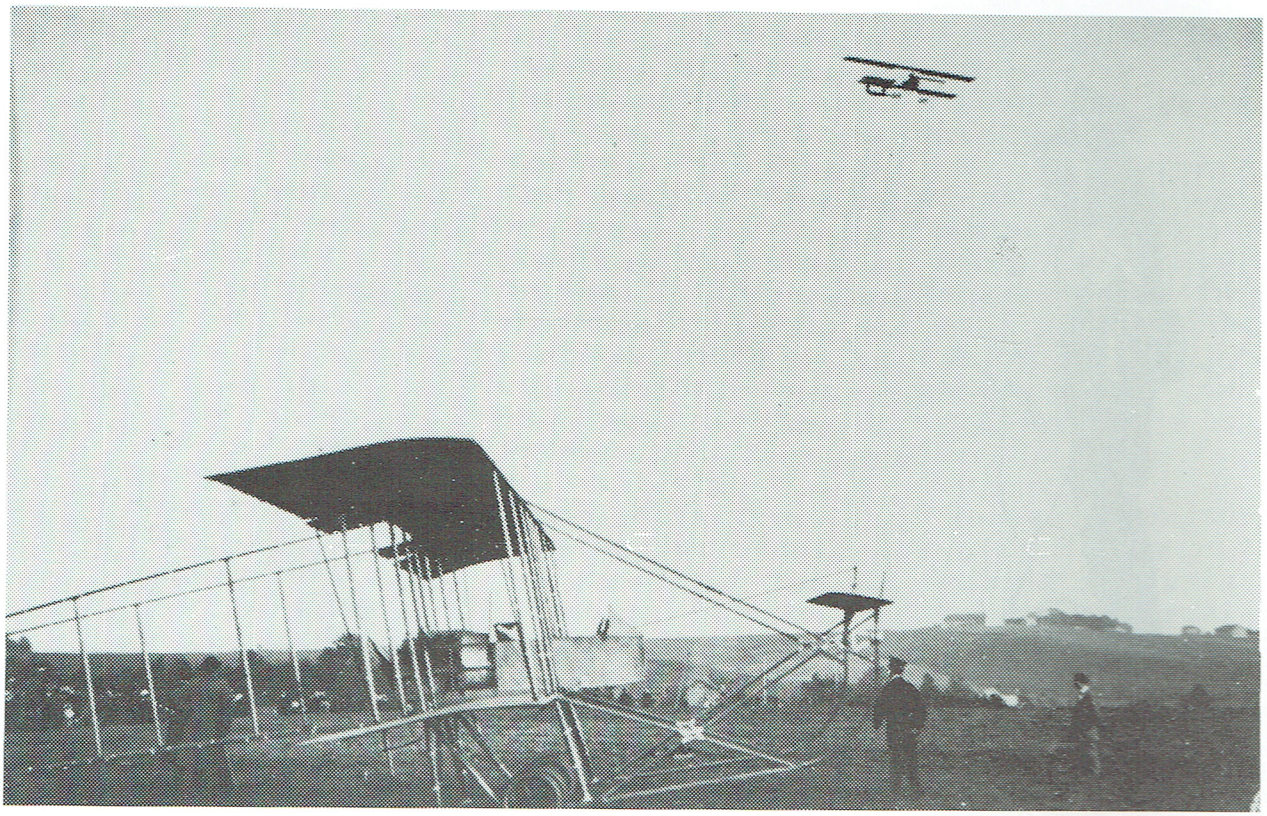
De to pionerene som "oppdaget" Kjeller - premierløytnant Fredrik Chr. Sejersted (til venstre) og rittmester Henrik M. Thaulow - slik de ble foreviget av Aftenpostens tegner Øivind Sørensen i september 1912.

Det ble dem dessverre ikke forunt å fullføre det grunnleggende arbeidet som de begge nedla for norsk flyging. Henrik Thaulow ble i august 1913 satt til å lede oppbyggingen av flyvevesenets taktiske avdeling. Han døde imidlertid bare 39 år gammel, etter et langvarig sykeleie, 21. mars 1916. Fr. Sejersted var den første nordmann som gjennomførte prøven for det militære "flypatent". Han fullførte kravene til prøven den 5. juni 1913 ved å fly strekningen Kjeller-Fredrikstad-Helgelandsmoen, en samlet distanse på minimum 240 kilometer med minst 2 og høyst 3 mellomlandinger. Han ble instruktør for det første flyskolekurset på Kjeller, men allerede i juni 1914 søkte han om å få fratre sin stilling som militærflyver. Det fremkommer av en påtegning til søknaden (som finnes i Riksarkivet) at en underhånden har fått kjennskap til at Sejersteds syn var så dårlig at han ikke kunne få "chaufførcertifikat" av den grunn. Søknaden ble innvilget, men som følge av den spente situasjonen og krigen i Europa, måtte Sejersted fortsette i tjenesten inntil vi hadde fått utdannet nye flygere.

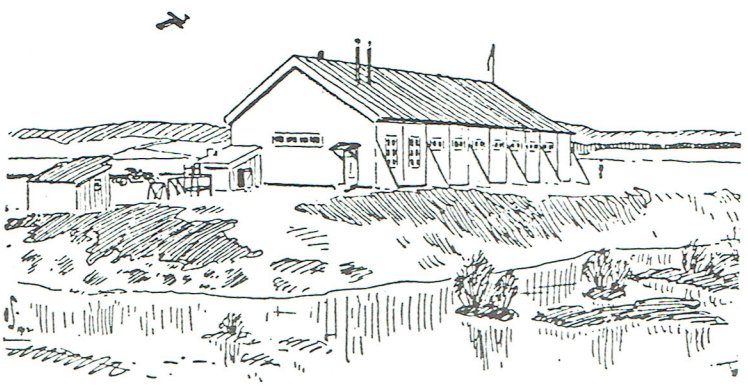
Det første flyet kom til Kjeller med hesteskyss lørdag den 14. september 1912. Det var en Maurice Farman "Longhorn". Flyet var innkjøpt fra Frankrike og var pakket i kasser. Monteringen ble fullført i løpet av en uke, og den første flyturen fra Kjeller fant sted lørdag 21. september 1912. Rittmester Thaulow var først i luften. Han startet i femtiden, og etter 12 minutters flygning "landet han like flott og elegant som han steg opp". Været var strålende og luften ganske stille. Løytnant Sejersted tok så en tur på 10 minutter, og han overlot igjen maskinen til Thaulow som tok en tur med en passasjer - sersjant Johannes Nielsen, vår første flymekaniker. Det ble fløyet fem turer den første dagen, og neste

dag ble det foretatt seks flyturer. Rittmester Thaulow stod for dagens begivenhet da han som den første norske flyger tok en flytur over hovedstaden til Bygdø kongsgård. Overalt i byen ble man oppmerksom på flyvemaskinen - folk stanset opp i gatene for å beundre den, der "den lett og elegant gled fremover". En stor forsamling av tilskuere hadde møtt opp på flyplassen, og etter søndagens siste tur ble Hærens aeroplan nummer 2 døpt "Njaal".

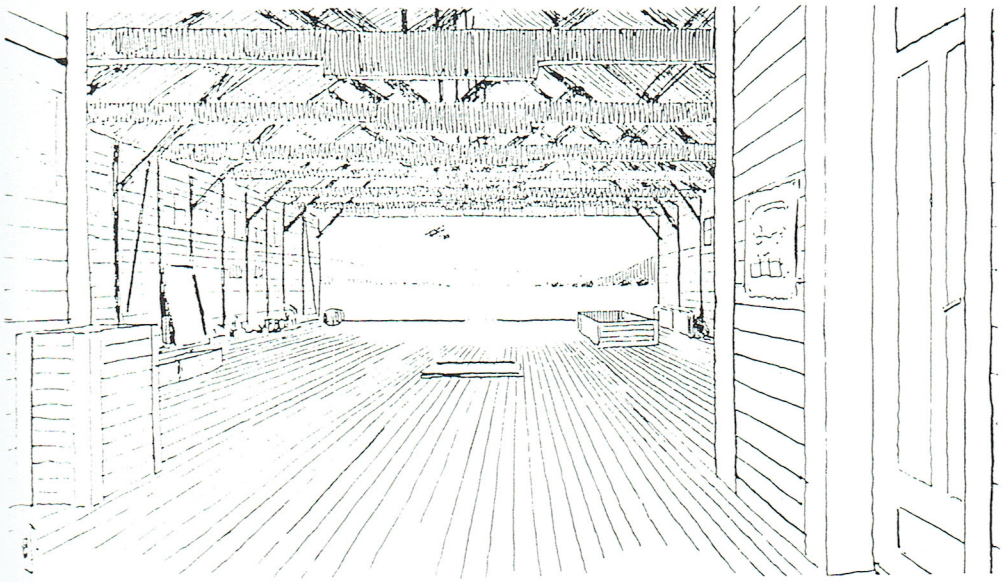
Ingeniørkaptein Einar Sem-Jacobsen kom til Kjeller med fly nr. 2 noen dager senere, den 25. september. På turen fra Heradsbygden hadde han satt skandinavisk lengderekord på 170 kilometer, 74 km. lengre enn det som inntil da var prestert i Danmark og Sverige.



Dette er fra et prospektkort som viser "Njaal" og "Ganger Rolf" på "Armeens flyveplads ved Lillestrømmen". Sørum gård ses i bakgrunnen til høyre.



Denne hangaren var den første investeringen i Kjeller flyplass. Allerede den 13. september 1912 hadde Sem-Jacobsen forhandlet seg fram til en kontrakt med Strømmens trævarefabrik om bygging av et flyskur. Bygningen hadde en grunnflate på 13 x 30 meter, og den kom under tak og ble tatt i bruk etter 14 dager. I tillegg til selve hangarhallen ble det innredet et kontor, vaktrom, påkledningsrom for flygerne og et verkstedrom. Luftseiladsforeningen sørget for anskaffelse av nødvendig verkstedutrustning. Bygningen var plassert ved Kjellerbekken rett ut for nåværende dagligvareforretning (Mat-Esset).



Øivind Sørensen i Aftenposten besøkte Kjeller 30. september 1912, og han tegnet da det første flyskuret slik det så ut fra innsiden.

Bildet ovenfor er tatt vinteren 1914-1915. En kan se at det første flyskuret har fått et tilbygg (automobilstall) og at det er kommet et flyskur i tillegg. Den nye hangaren ble ferdig ved juletider 1914 og hadde to porter på langsiden. Grunnflaten var på 15x36 meter. En legger også merke til at det er satt opp tre telt på flyplassen, og disse ble bl.a. benyttet som forlegning for de aller første flyelevene. Bildet er tatt fra Fetveien med Rælingsåsen i bakgrunnen.

Landsinnsamling - Norsk Luftseiladsforening

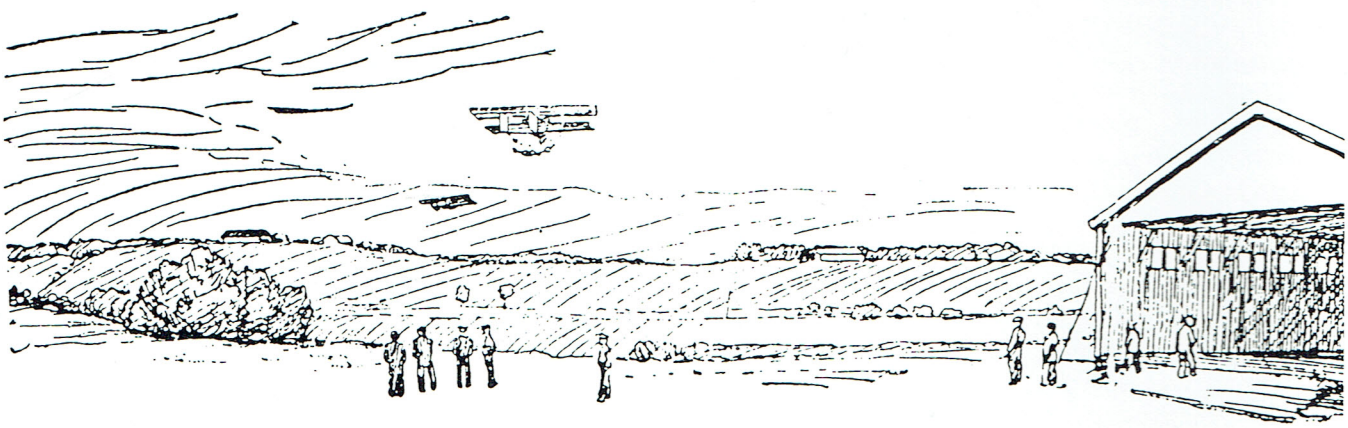
Æres den som æres bør. Det var forløperen til Norsk Aero Klubb - Norsk Luftseiladsforening - som la grunnlaget for en flyplass på Kjeller. Den 17. mai 1912 satte luftseiladsforeningen igang en landsinnsamling for å kunne gi startgrunnlag til en luftflåte for vårt forsvar. Telegrafdirektør Heftye som var formann i Luftseiladsforeningen, fikk ved sin personlige innflytelse "formående" menn over hele landet til å slutte opp om innsamlingen.

I løpet av kort tid ble det samlet inn tilstrekkelig med penger for innkjøp av et Maurice Farman militæraeroplan av typen MF.7 "Longhorn", samt et sett flottører og en lastebil (camion-automobil). Nordmenn i Frankrike, med ambassadør Wedel-Jarlsberg i spissen, sluttet opp om tiltaket, og skaffet midler til enda et aeroplan. Begge flyene og nødvendige reservedeler ble satt i bestilling 5. juli, for levering senest 20. august 1912.

Det første flyet og automobilen - som av franske militære autoriteter ble ansett som påkrevet for å kunne utnytte aeroplanene - kom til landet innen utgangen av august, og ble benyttet under den store militærøvelsen ved Elverum i begynnelsen av september 1912. Aeroplan nummer to kom til landet etter at øvelsen var over, og flyet ble stående på kaia i Kristiania noen dager i påvente av at det skulle tas avgjørelse om et hensiktsmessig sted for å anlegge den fremtidige flybase.

Norges første flyreise

Den 3. oktober 1912 skulle det åpnes en stor turistkongress med 150 deltagere i Trondhjem. Telegrafdirektør Heftye ville lage litt ekstra blest om Luftseiladsforeningens innsamlingsaksjon, og han hadde planlagt å komme gjennom luften til kongressen. Sammen med rittmester Thaulow startet han fra Kjeller 31. september for å fly den første etappen til Rena. Sem-Jacobsen fløy som ledsager oppover mot Eisvold, som det het dengang.



Aeroplanerne forlater flyveplassen ved Lillestrøm.

I Tidens Tegn finner vi ovenstående tegning og en telefonrapport fra

flyreisen: Klokken 3.35 kimet den første telefonen. Aeroplanet passerte over Eidsvold i betydelig høyde. Dit hadde altså Njaal brukt en halv time og tre minutter. Fem minutter senere ringte det atter. Nei - det var bare at frøken Ludvigsen opptrådte på Cirkus Norbeck for siste gang onsdag. Klokken 4.30 ringte det påny; rikstelefon fra Elverum. Nå hadde man sett flygerne fra Terningmoen. Klokken 4.35, gått ned på hr. Tollef Kildes eiendom ved Rena.

Så langt var reisen vellykket på alle måter. Hele bygden hadde møtt frem og det nye "luftkrigsskip" ble hilst velkommen med kanonsalutt ved landingen. Men været la hindringer for flyreisen videre, og presidenten for turistkongressen måtte derfor sette seg på toget for å rekke frem til åpningen av kongressen.

Flymekaniker Johs. Nielsen hadde reist i forvegen oppover til Rena for å ta imot flyet. Han har fortalt til "Akershus" at vinden var så hard at det ikke var råd å fly lenger. Tollef Kilde inviterte oss hjem til sin storgård, og der ble vi i mange dager - det var nesten ikke råd å komme derfra. Der var det god mat og godt drikke fra morgen til kveld, og telegrafdirektøren måtte rent rive seg løs for å ta nattoget til Trondhjem.

Gåseflokken og flyvemaskinen

Det gikk ikke mange dagene fra flyvirksomheten tok til før en får høre at både den ene og den andre har blitt vettskremt av det flygende monstrum. Allerede 28. september 1912 kan "Akershus" fortelle om den forskremte gåseflokk. Vi får høre at på gårdene heromkring drives gåsehold som en alminnelig og lønnsom binæring. Gåseungene slippes om våren ut i Øyeren, og flokken hentes hjem til gårdene om høsten. På nordre Stalsberg er gåseflokken nylig hentet til gårds. Forleden dag lå den ute på tunet, da et av militær-aeroplanerne kommer susende over gården med sine stive vinger og sin surrende propell. Gjessene strekker hals og skotter beveget opp mot det ukjente uhyre. "Et langtrukkent skrik fra gassen. Kraftige vingeslag fra alle. Og gåseflokken letter i ilsom flugt mot Nittelva, nedover denne og ut til Øyerens beskyttende bredder. Thi det forstod selv den dumme gås, at det stivvingede uhyre med de cirkelrunde føtter ikke var nogen svømmer".

Noen dager senere får vi høre at det er nok ikke bare gjessene som er dumme nok til å la seg skremme. På en gård ved Lørenskog har man en katt som er meget snild og kjælen, men når flyvemaskinen har fløyet over terrenget har den blitt ganske umulig, "idet den forskreækket har stukket sig indunder en trap, hvor den fræsende har mottat enhver, som har nærmet sig den". Først en lang tid etter at larmen fra maskinen har opphørt, har man igjen kunnet kjæle med den. Hønsene på gården har også blitt meget forskrekket, og deres beskytter - hanen - har jaget dem sammen i en krok hvor den har holdt dem samlet inntil larmen fra maskinen har stilnet av.

Vi har hørt at skysshestene på Lillestrøm ble skremt i begynnelsen, men så sent som i 1935 var det en baker som forlangte erstatning for skade han hadde pådratt seg da hesten ble skremt av et fly og løp

ut. Han hadde kjørt omkring på Lørenskog med bakervarer og hadde latt hesten bli stående på veien uten å binde den mens han var inne i husene. Et fly kom i lav høyde på veg mot Kjeller. På grunn av skyet og usiktbart vær måtte maskinen i meget lav høyde følge jernbanelinjen. Hesten ble skremt av motorlarmen og løp ut. Retten fant imidlertid at en hest kan bli skremt av hva som helst, og den omstendighet at den i det enkelte tilfelle er skremt av et fly, er ikke egnet til mer enn andre omstendigheter å gi den skadelidende et krav på erstatning.

Flyplass og flygere i vers og toner

Allerede et par dager etter åpningen av flyplassen kan "Akershus" fortelle at "I Tidens Tegn finder vi følgende vers om Lillestrøm som er meget smigrende for vor lokalpatriotisme":

Navnet mindet os altid om vand
om ikke om store strømme.
At Lillestrøm også har sletter med land,
hvem kunde vel derom drømme?....
I dag er Lillestrøm landskjendt by,
om ikke netop for vandet.
Ved Lillestrøm er det godt at fly,
og sikkert og godt at lande.

Noen uker senere bringer "Akershus" en **Politisk flyvesang** som begynner slik:

Flyvning er nu dagens løsen blit san,
derom hører vi san jevnt og tidt san,
man sig opad svinger
nu paa sterke vinger
gjennom luften svæver man saa frit san.
Vingeskudt san
dog tilslut san
mangen flyver gik av leken ut san!

Romerike selve centrum er san
alslags flyvesport nu drives her san,
Militærtekniken
og saa politiken
flinke flyvere har hver især san.
Ærens pris san
Naturligvis san
her paa jord er deres paradis san!

Einar Sem-Jacobsen forteller i "Til veirs paa norske vinger" at "Døgnets helter" - flyverne - blev hyldet i dikt og prosa hvor de kom. Et lite eksempel på dette er følgende dikt i en av våre store dagsaviser høsten 1912:

FLYVERNE

Respekt for dem hvis ånd og hånd
har skapt en vogn for luften
som løsnet tyngdelovens bånd
i oprør mot fornuften,
så fantasiens eventyr
fikk kjøretøi til ferden
og luftens tusen vogner flyr
i stormgang over verden.

Men enda mer respekt for dem.
som griper vognens tømmer
og driver kjøretøiet frem
derop hvor ørnen svømmer,
som styrer bort fra døgnets jord
og op mot nye baner,
hvor andre syn og tanker gror
enn vi hernede aner.

Det er de nye tiders dag
*med liv hvor **vi** fikk gloser*
de stevner mot i modig jag
de nye luftens loser.
Der oppefra går synet vidt,
der vokser hjertets tanker.
Respekt for dem som våger sitt
*mens **våre** hjerter banker.*

Motorvognkjørsel og flyvepladsens automobil

Skedsmo herredstyre besluttet 29. april 1913 å svare "nei" på spørsmålet om "automobilkjørsel kan tillates på herredets bygdeveie". Det ble imidlertid vedtatt at det skulle være tillatt å kjøre bil på hovedveiene, men det ble krevet at "den tilbørlige forsigtighet utvises under møte av kjørende og i kurver, hvor der må kjøres med sagte fart". Utpå sommeren kan vi lese at flyplassens automobil er anmeldt til lensmannen for ulovlig kjøring. Kaptein Sem-Jacobsen søkte derfor om tillatelse til å kunne kjøre bygdeveien til Skedsmo kirke og Skedsmokorset. Herredstyret fant at veien var for smal og for dårlig fundamentert for bilkjøring, og besluttet enstemmig ikke å imøtekomme søknaden. Noen dager senere står det imidlertid i avisen at "Sem-Jacobsen fløy tirsdag til Tomt i Skedsmo, hvor han bor. På en liten slette hvor det syntes som et rent kunststykke at gå ned, landet han elegant. -- Kapteinen har dermed vist, at han kan benytte nesten alle de små sletter som er i nærheten av Lillestrøm til landingsplass". Kanskje han også ville vise at han kunne komme seg frem uten å benytte bygdeveien?

Avisen "Akershus" opplyser at 40 stortingsmenn avla et besøk til flyplassen søndag 13. juli 1913. Vi får høre at besøket kom helt uventet og ville sikkert forløpet nokså ubemerket hvis ikke flyplassens automobil hadde kommet i brann - så stortingspresidenten og stortingsmennene måtte fortsette med allminnelig skyss. "Akershus Social-Demokrat" er litt mere utførlig: Med tog 6.20 søndag aften kom 40 stortingsmenn som skulle til Kjeller for å beskue det anlegg de skal bevilge de foreslåtte hundre tusener til. Det var møtt frem en del vognmenn som skulle kjøre stortingsmennene. Flyplassens automobil kom også susende med en ubegrenselig fart som man nesten ikke har sett maken til. Den uvørne kjøring ble meldt til politiet, som formodentlig vil ta seg av en slik fremferd. (Det kan innskytes at datidens automobillov foreskrev en maksimal-hastighet på 15 kilometer i timen). På stasjonen ble bilen fullpakket og ble satt i fart. Da den kom til hjørnet av Storgaten og Torvgaten oppstod det varme i maskinen så den luet i været. Da kan man tro stortingsmennene ikke var sene før de kom seg ut av bilen. De måtte da begi seg på vandringen mens chaufføren gjorde i stand maskinen; dette tok en tid av en time. Det ble også slått brannalarm, og en del av brannfolkene kom til stede. De andre ble det også sendt bud til så de slapp å møte, da varmen snart ble slukket. Utgiftene ved denne tilstellning bør vel føres på flyve-budsjettet, sier avisen tilslutt.

Noen år senere, i mars 1921, finner vi et leserinnlegg fra en fotgjenger som henstiller til "bileierne, specielt flyveæsenets biler, at kjøre med langsom fart gjennem Lillestrøms gater nu i vaarbløten".

Kjeller gård

Bildet viser Kjeller gård 1913. Vi ser Nittelva i bakgrunnen til høyre med Sogna midt på bildet. Flyplassen ligger på jordene like nedenfor gården, på sletten vi kan skimte mellom husene.

Kjeller gård var nærmest en livsnerve for "flyveetablissementet" i den første tiden. Her var det telefon og her var det husrom å finne. Det ble også ordnet med kontorplass i den første tiden. Både flygere og mekanikere tok inn her i september 1912. To franske mekanikere bodde her i fire uker, og av hensyn til disse ble det engasjert en kokkekone fra Kristiania, frøken Korsan, for å "forestå husholdningen, innkjøp av naturalia, tilberedning og servering".

Gårdbruker M. H. Brøther og utenriksminister Ihlen var eiere av Kjeller gård. Kaptein Sem-Jacobsen skriver i bygdeboken for Skedsmo

at "Når Kjeller flyplass' og flyvevesenets historie skal skrives, fortjener disse to menn og særlig M. H. Brøther å nevnes for den redebonhet og store verdifulle hjelp han ydet flyvevesenet og dettes personell på så mange måter i de første vanskelige år, da flyvevesenet ingen bevilgninger hadde".

I et skriv fra rittmester Thaulow datert 28. oktober 1914 får vi høre at flyplassen har leid noen nødtørftige rom i annen etasje på Kjeller gård. Han sier at ved avdeling av et værelse har vi fått et spiserom og et slags kjøkken foruten to soverom, av hvilket det ene nåværende avdelingssjef har benyttet som kontor. De av offiserene som ikke har kunnet få plass har ligget i telt. Det fremgår imidlertid at det ikke er til å undres over at eieren ikke til stadighet vil finne seg i å ha den uro og det tråkk i ganger og trapp til alle døgnets tider, som er en følge av å ha en militær avdelings befal innkvartert.

Kjeller høsten 1916. Vi ser den nye flyfabrikken og flyskur B, C og D samt fire fly av typene "Longhorn", F 40 og "Shorthorn" med Kjeller gård i bakgrunnen.

Norsk flysertifikat nr 1 til Roald Amundsen

Høsten 1913 var Roald Amundsen i USA på foredragsturne, og han var samtidig opptatt med forberedelsene til en ny nordpolsferd. Etter en flytur i San Francisco fikk han øynene opp for flyvningens muligheter. Da han kom hjem til Norge igjen, kom han i løpet av vinteren på flere besøk til Kjeller for å bli med Sem-Jacobsen som passasjer. Flyturene interesserte ham mer og mer, og han ba om å få anledning til å lære å fly selv. Forsvarsdepartementet ga straks tillatelse til dette.

I boken "Til veirs på norske vinger" gir Sem-Jacobsen oss et innblikk i utdannelsen av den første flyeleven: "Vi hadde ennu intet skolefly med dobbelte styreorganer, men det var fort gjort å få forarbeidet sådanne, og så begynte treningen. Det var meget beskjedne forhold på flyveplassen dengang. - Vi overnattet som regel på Lillestrøm stasjon og spaserte ved 5-6 tiden om morgenen op til flyveplassen, drog ut en maskin og etter en kort prøvekjøring av motoren bar det tilværs.

Sindig og rolig tok han det, selv om det av og til kunne se litt prekært ut. For enden av den hundre meter lange startplass var en dyp grøft med jordvoller på begge sider. Når sne eller søle av og til sinket farten i starten, kunde det falle vanskelig å få den 70 hk maskin til værs, men aldri viste han spor av nervøsitet selv om vi nærmet oss uhyggelig grøften før maskinen slapp bakken.

FF 1 "Longhorn" (Hærens fly nr. 3) med Sem-Jacobsen i førersetet og Roald Amundsen som elev i baksetet. De norskbygde flyene hadde forlenget gondol slik at passasjeren fikk sitteplass foran bensintanken.

Det var ikke særlig komfortable fly vi den gang hadde. Plassen i gondolen var meget trang. Forrest satt føreren på et lite kurvsete og bak ham høit oppe på bensintanken satt passasjeren eller eleven.

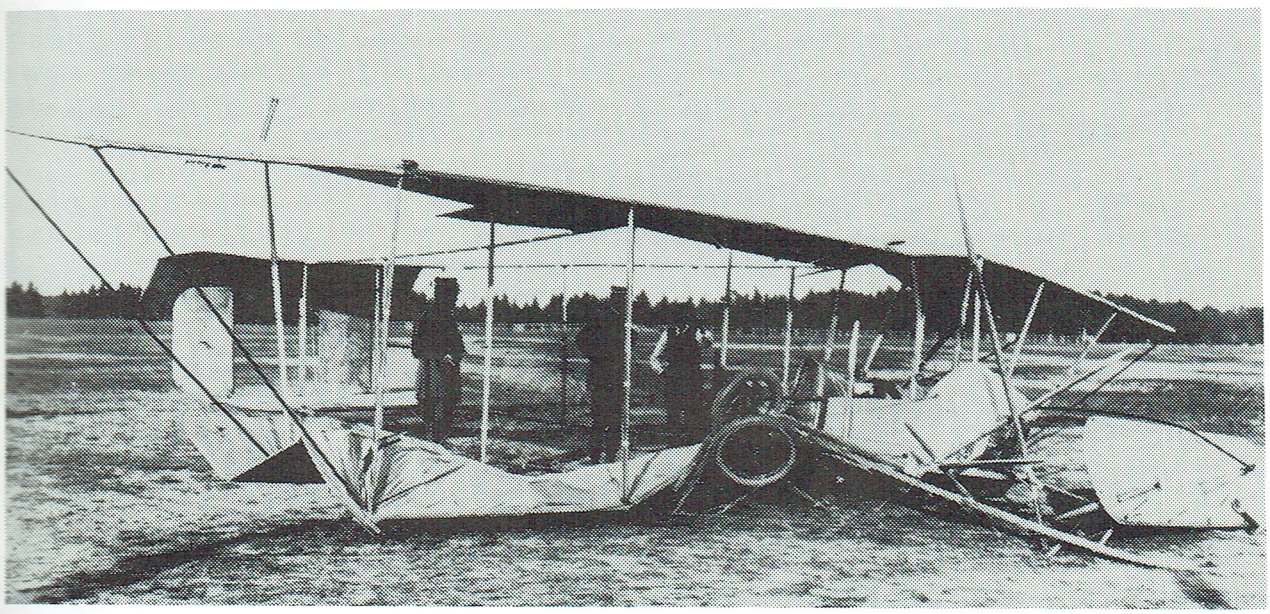
De dobbelte styrehåndtak var slik anbragt at den som satt bakerst måtte strekke armene frem på begge sider av føreren for å følge med i styringen. Særlig bekvem stilling var det ikke hverken for den forreste eller bakerste. Han på bensintanken satt også i temmelig sterk lufttrekk helt ubeskyttet mot vær og vind. Skulde vi tale sammen måtte vi rope inn i ørene på hverandre og enda falt samtale vanskelig.

Efter to-tre dagers flyvning byttet Amundsen og jeg plass. Min spenning første gang jeg fulgte ham som passasjer gikk hurtig over. Presis på merket gikk maskinen til værs, støtt og rolig fløi vi de vanlige runder og satte så kurs for landing. Akkurat på merket tok maskinen lett svevende bakken og rullet op på plass. Og slik drev vi på morgen og aften så ofte været tillot det.

Den 11. juni var han kommet så langt, at han skulde ta den avsluttende prøve for det internasjonale flyvercertifikat. Landingsprøven fra 100 meter høide med helt stanset motor kunde man den gang ikke ta på Kjeller, dertil var flyveplassen altfor liten. Vi bestemte oss derfor til å fly til Gardermoen og der utføre prøven. Rolf Thommesen, Thaulow og Robert Stephanson skulde være dommere. Amundsen og jeg startet med et fly, ritmester Thaulow med

et annet. Vi kom vel frem. Før prøven skulde jeg gå op en tur med Roald Amundsen som passasjer for å vise ham, hvordan prøven skulde utføres. Ikke før var vi kommet op i en 20-30 meters høide før jeg merket, at hverken bakre høideror eller sideror virket. Med et brak styrtet flyet i bakken. Støtet var så kraftig at det blev smadret fullstendig. De kraftige gondolbjelker av ask boret sig en meter inn i den hårde sandbakke, men vi kom begge fra det uten den ringeste skade, bare noen blå merker hist og her. Årsaken til ulykken var, at styreledningen var røket og kommet inn i propellen og som et nøste viklet sig op om navet på denne.

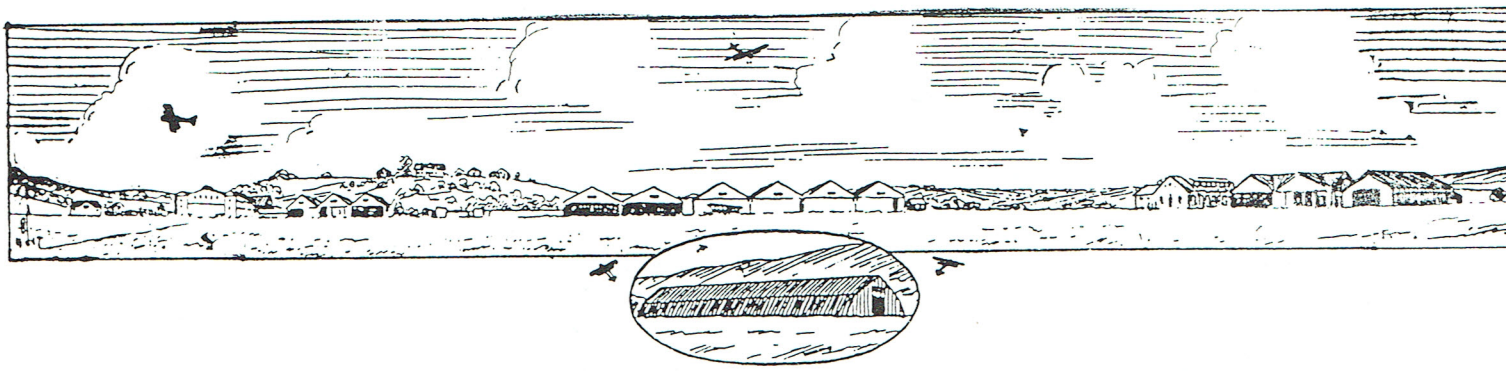
Nu kom Thaulows fly oss til god nytte. Vi fikk lånt det og så gikk vi op igjen. Efter at jeg hadde vist hvordan prøven skulde utføres, gikk Amundsen på ny op og tok med glans sin siste prøve og hadde dermed som den første tatt internasjonalt flyvercertifikat her hjemme". Så langt Sem-Jacobsens beskrivelse.



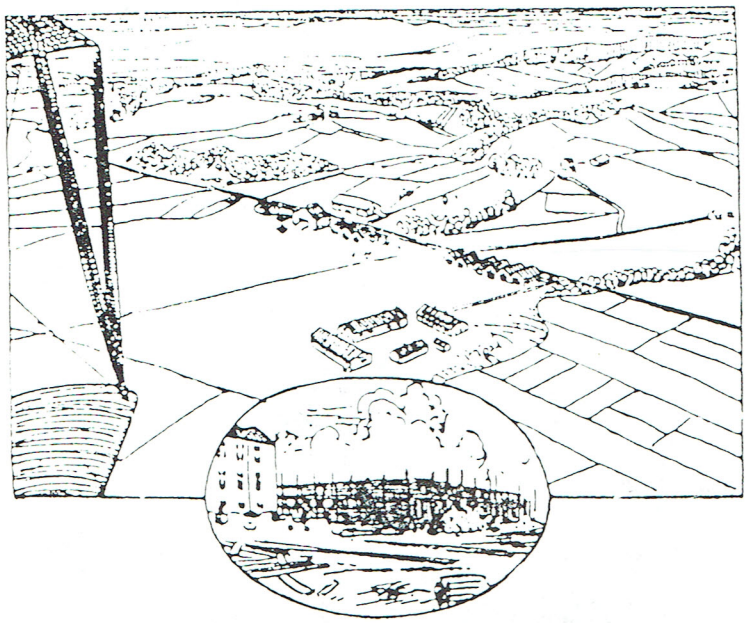
Gardermoen 11. juni 1914 - de sørgelige rester av Hærens fly nr 3 etter Roald Amundsens havari.

Kjeller under første verdenskrig

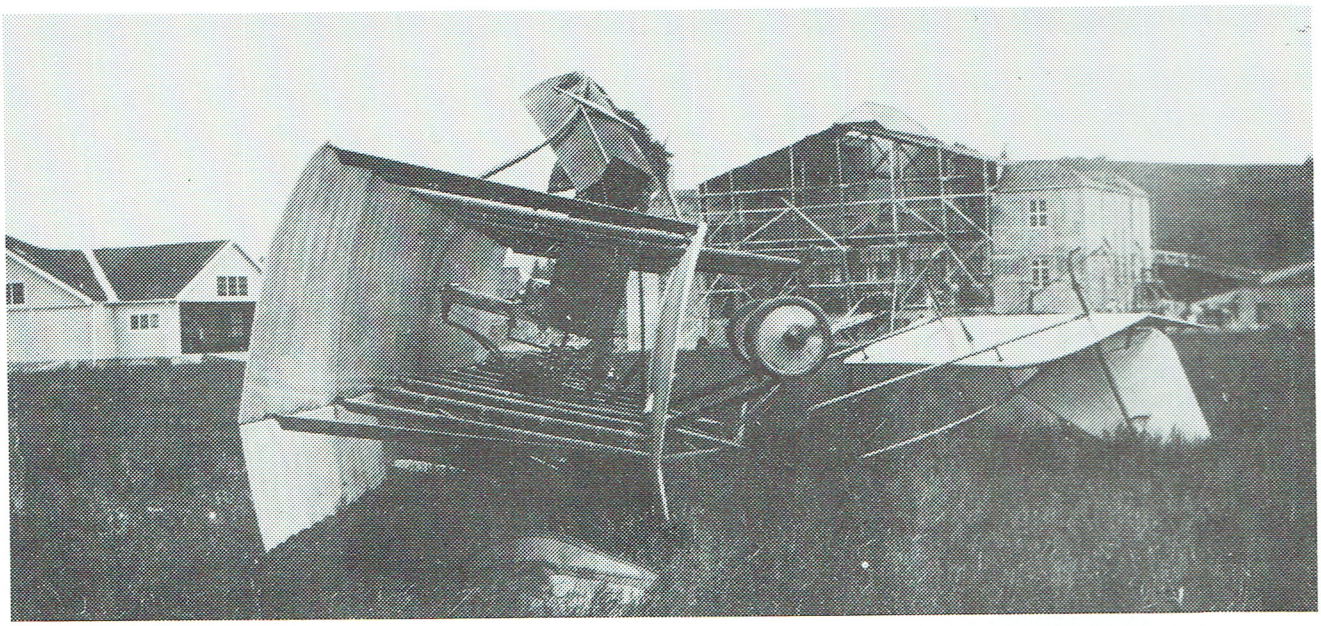
Under den første verdenskrig 1914-1918 ble det fart i utviklingen av flyplassanlegget. General Chr. Holtfodt ble forsvarsminister i 1914, og i følge kaptein Sem-Jacobsen hadde han et åpent blikk for flyvningens store betydning, som et uunnværlig ledd i vårt forsvar. Han skaffet straks de nødvendige midler til utvidelse av flyplassen, bygging av flyskur og fabrikkanlegg, samt anskaffelse av flymateriell. I løpet av to år, fra 1914 til 1916, ble flyplassen fra å være på 40 mål leid grunn, utvidet ved kjøp av et område på ialt 700 mål, hvorav den egentlige flyplass utgjorde omkring 650 mål. De resterende 50 mål ble benyttet til kaserne, depot, messer og andre bygninger.



Verdens Gang og Øivind Sørensen besøkte Kjeller i midten av juni 1917. Den øverste tegningen viser alle hangarene som da var bygget. Vi ser flyfabrikken til venstre, og det første flyskuret - som har blitt omgjort til kaserne - som nummer tre fra høyre. Innfelt i ovalen står den første "hundremeter" hangaren som samme år ble oppført på ytre flyplass ved Mosesvingen.



Tegningen til venstre viser Kjeller i fugleperspektiv. Bygningene i forgrunnen er de eldste flyskurene som stod ved siden av Kjellerbekken. I ovalen kan en se flyfabrikken og en ny verkstedbygning som er under oppførelse.



Bildet viser flyfabrikken under oppførelse sommeren 1916. Verkstedfløyen ble tatt i bruk allerede i mai samme år. Bygningen til venstre er flyskur A - det tilhørte flyfabrikken. Flyet i forgrunnen, en FF 2A "Shorthorn", Hærens fly nr. 7, havarerte på Kjeller den 22. juni 1916.

FLYVÅPNETS SKOLER

Hærens flyveskole, som den het dengang, ble formelt opprettet 1. juli 1914. Skolen ble underlagt Flyvesenets tekniske avdeling med kaptein Sem-Jacobsen som sjef. Det første kull var på fire elever; premierløytnantene Trygve Klingenberg, Henrik Norby og Leiv Holmsen samt sersjant Bernt Hagen. Vår første flymekaniker, kommandersersjant Johs. Nielsen, deltok også i undervisningen og fikk anledning til å avlegge prøven for flysertifikat.

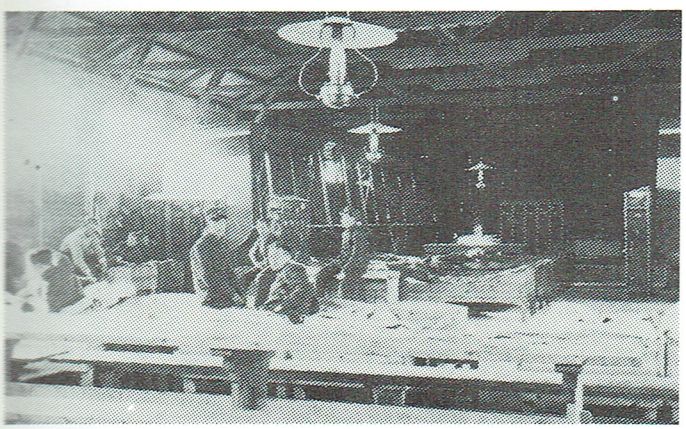
Sem-Jacobsen tok seg av all flyinstruksjon og førte elevene frem til det internasjonale flysertifikat. Den videregående opplæring hørte inn under Taktisk avdeling, med rittmester Thaulow som sjef. Flymateriellet bestod av to FF 1 "Longhorn" samt tre slitte motorer. Begge flyene havarerte imidlertid i september slik at man da "stod på bar bakke". Det var bare en mann som rakk å fullføre flyprogrammet for det militære sertifikat innen det siste havariet satte en effektiv stopper for den videre flyging.

Innen sommeren 1915 hadde flyfabrikken produsert to nye fly, og det ble da satt i gang et nytt kull med fire befalselever. Samme høst ble den første FF 2A "Shorthorn" (MF 15) ferdig fra flyfabrikken på Sagene, og flere fly kom etter fra nyttår og utover 1916. Og fra nå av ble det mulig å åpne flyskolen for sivile søkere.

Ettårig flygerutdanning

Den 1. juli 1916 kom flyskolen igang med det første ordinære, fulltallige kurs for utdannelse av flygere. Unge menn i alderen 18-25 år, fortrinnsvis med teknisk utdannelse, hadde anledning til å søke om opptak på den ettårige utdannelsen. Flyelevene fikk gratis opphold, utrustning og 50 kroner måneden i skoletiden, men de måtte forplikte seg til årlig innkallelse til 30 dagers sammenhengende tjeneste i fire påfølgende år.

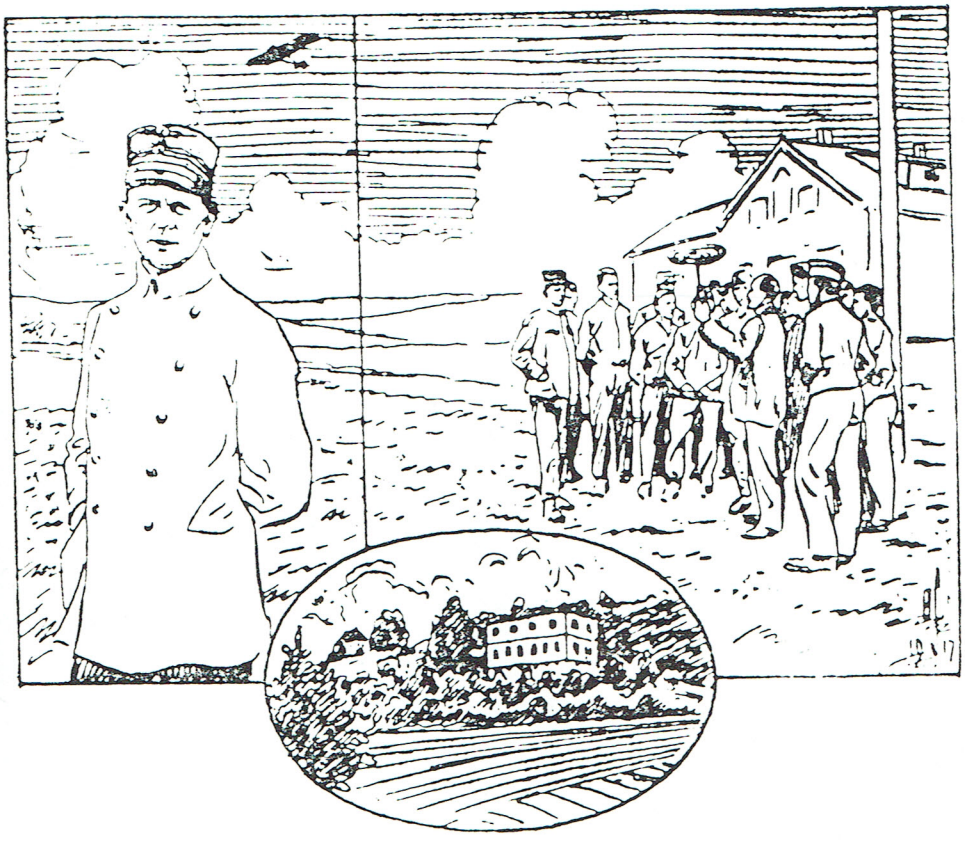
Rolf Helgeby var blant de 400 søkerne som møtte til legeprøve på Akershus festning, og han var en av de 20 utvalgte aspirantene som ble sendt med tog til Lillestrøm for å marsjere til Kjeller flyplass. Han forteller at allerede den første kvelden fikk aspirantene sin første flytur, som varte 1 1/2 - 2 minutter. Rekruttene fikk straks utlevert uniformer og høymadrasser, og de måtte ligge på flatseng i flyskur nr. 3 som akkurat var ferdig. Senere ble aspirantene flyttet over på tresenger i den såkalte "vegglusbrakka" - det første flyskuret som da ble innredet til kaserne høsten 1916.



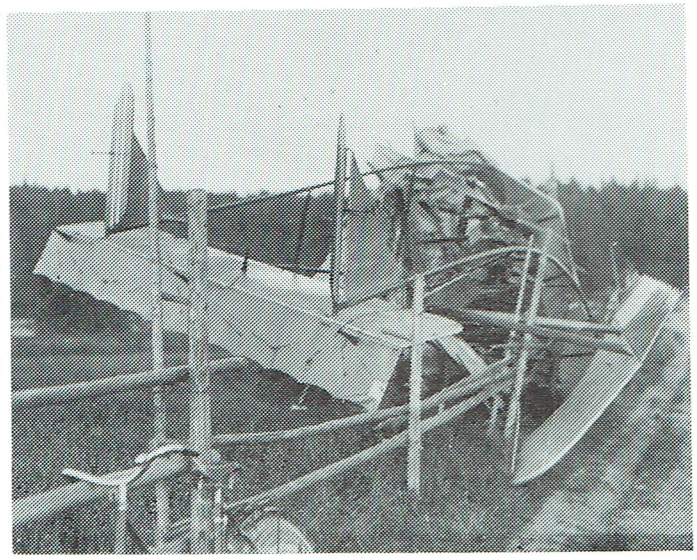
Interiør fra det første flyskuret etter at det ble tatt i bruk som forlegning. Rare greiene kunne det ikke være, for i visen het det: "Men soldaten sa det var et elendig hus, her lekket og trakk og var veggelus". Det ble senere innredet en loftsetasje - og fra 1918 gikk kasernen under navnet "gamlekassa".

Flyskolen ble utvidet til å bli ettårig - og elevene måtte først gjennomgå rekruttskole. Deretter fulgte undervisning i motorlære, flyteknikk, meteorologi og navigasjon. Elevene fikk også befalsopplæring i tillegg til flyteori og praktisk flyging.

I begynnelsen av juni 1917 var 17 utvalgte flyelever kommet så langt at de var klar for den militære sertifikatprøve. Den bestod av en navigasjonstur på 300 km. med mellomlanding i Opphus nord for Rena, en triangeltur med mellomlandinger ved Arneberg i Solør og ved Lie på Toten, og tilslutt en rektangelflyging.

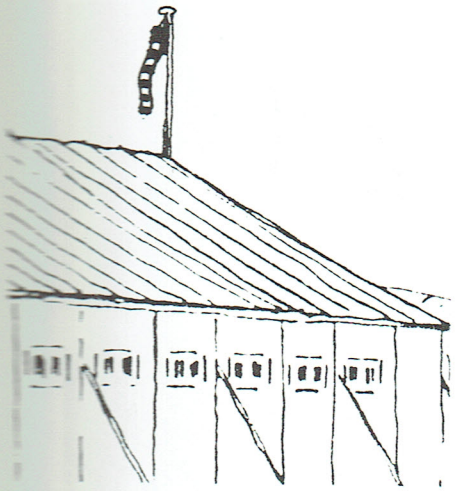


Tegneren Øivind Sørensen, som da var ansatt i Verdens Gang, besøkte Kjeller i midten av juni 1917. På denne tegningen er meteorolog Russeltvedt i ferd med å undervise flyelevene om vindmåling ved hjelp av en liten håndmåler. I ovalen som er innfelt på tegningen kan en se den nye offisersmessen som da var under oppførelse. Personen på venstre halvdel av tegningen er skolesjefen, løytnant Thomas Vetlesen. En av veteranene som kom til Kjeller i 1919, kaptein W. Rahm, husker Vetlesen som en "gentleman - han kunne kombinere menneskelighet med militær opptreden".



Flyuhell forekom titt og ofte. "De var kommet så langt på Kjeller den gangen at de var begynt å dette ned utenfor plassen også" (sitat etter Ole Reistad).
Det havarerte flyet er en FF 2 "Shorthorn".

Vindpølsen



Oppe på hangartaket hang det en vindpølse. Den gjorde sitt inntog på flyplassen sammen med flyene. Man var ikke kommet lenger enn at man gikk ut om morgenen og stilte spørsmålet; blåser det ikke litt for meget i dag? Når vindpølsen stod demonstrativt ut fra stangen da var det tabu å gå i luften. Flyene var jo ikke så rare greiene - eller rettere sagt, det var nettopp det de var. Et fryktelig virvar av seilduk, trespiler, barduner og ståltråd med et lite badekar som flygerne satt i, det var datidens tekniske vidunder.Skoleflygingen startet gjerne tidlig om morgenen straks det var lyst, og så kunne man holde på noen få timer inntil formiddags-brisen gjorde seg gjeldende. Utpå etter-middagen eller kvelden når det løyet på kunne det bli en ny sjanse til igjen å komme i luften. Men de ivrigste flyelevene fant på råd. Forsiktig listet en seg opp på hangartaket og fikk plassert en passelig mengde med singel i vindpølsen, slik at det så ut som det nærmest var vindstille og brukbare forhold for flyging.

Men røken fra cellulosefabrikken på Lillestrøm kunne være en avslørende og mere pålitelig vindindikator. Johs. Nielsen har fortalt at "før var det jo slik at hvis ikke røken fra Cellulosen gikk rett opp, så ble det ingen flyging den dagen. Vi begynte gjerne 4 om morgenen og holdt på til 8 - det var den stilleste tiden - og så mellom 6 og 11 om ettermiddagen og kvelden. Innimellom reparerte vi og det var nok å henge hendene i. Enten var det stendere i understellet eller stendere annetsteds".

Flyskolen blir en selvstendig avdeling

Generalinspektøren for Hærens flyvåpen kom til at det var lite hensiktsmessig med en flyskole som var underlagt Teknisk avdeling - og da spesielt etter at denne avdelingen gikk over til å bli flyfabrikk. Sommeren 1917 ble derfor flyskolen omorganisert som en selvstendig avdeling med egen sjef, førstelærer og verksmester. Skolen hadde da fått utdannet en stamme av instruktører og flymekanikere. Og flyparken ble etter hvert betydelig utvidet.

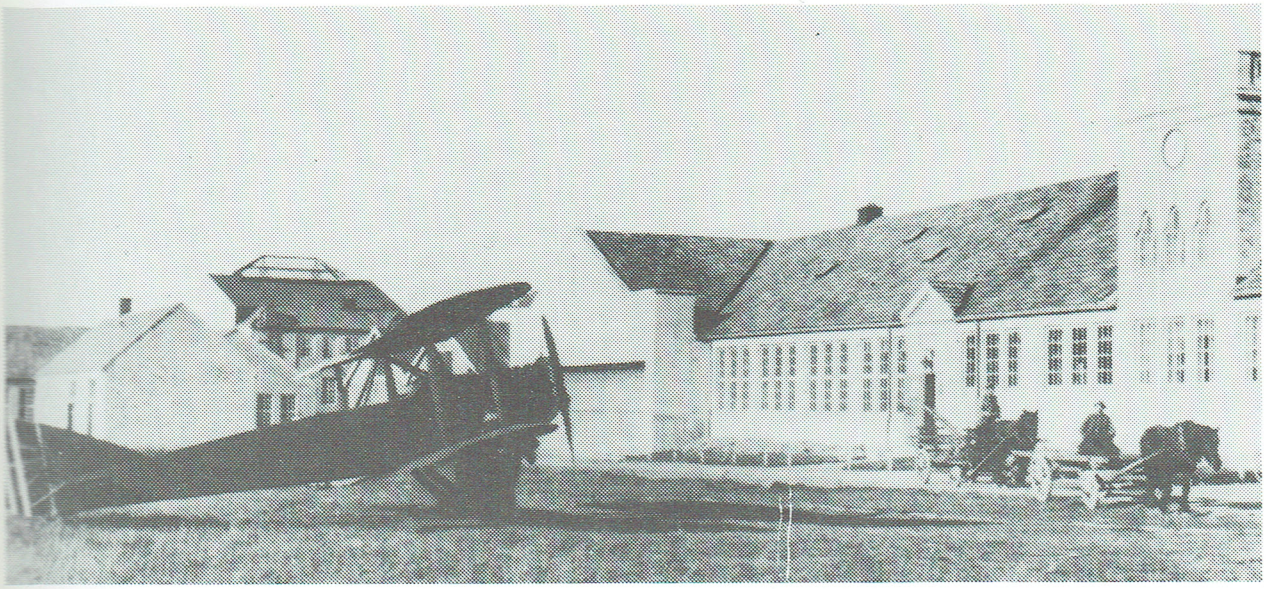
Flyfabrikken var kommet godt i gang med produksjon av FF 2 - Maurice Farman "Shorthorn", og takket være A. Gulowsens motorfabrikk ble det skaffet norskbygde flymotorer. Fra Frankrike lyktes det å få hjem et antall F 40 - Henri Farman, og fra England kom det noen Avro 504 to-seters skolefly. I 1919 fikk flyskolen de første FF 5 - "T1", som både var konstruert og produsert på Kjeller. Skoleflyet FF 9 - "Kaje" kom for fullt i 1922, og denne Kjeller-konstruksjonen utgjorde ryggraden for flyskolen i ti år inntil den ble avløst av lisensproduserte DH 60 - Standard Moth og DH 82 - Tiger Moth. Speiderflyet Fokker CVE kom til Flyskolen i 1928.

Flyskolen var i aktivitet året rundt helt frem til krigen i 1940. Det siste flykullet var nesten ferdig den 9. april, og Hærens flyskole hadde da utdannet i alt 362 flygere.

Flyskur nr. 2 og 3 brant ned 31. mai 1919. Flyplassen hadde da kommet inn på vannledningsnettet fra Lillestrøm, men de flate brannslangene tyder på at det er så som så med vanntrykket. Ved iherdig innsats lyktes det å redde "gamlekassa". Den gjorde fortsatt nytte for seg etter at den nye kasernen ble tatt i bruk våren 1918.

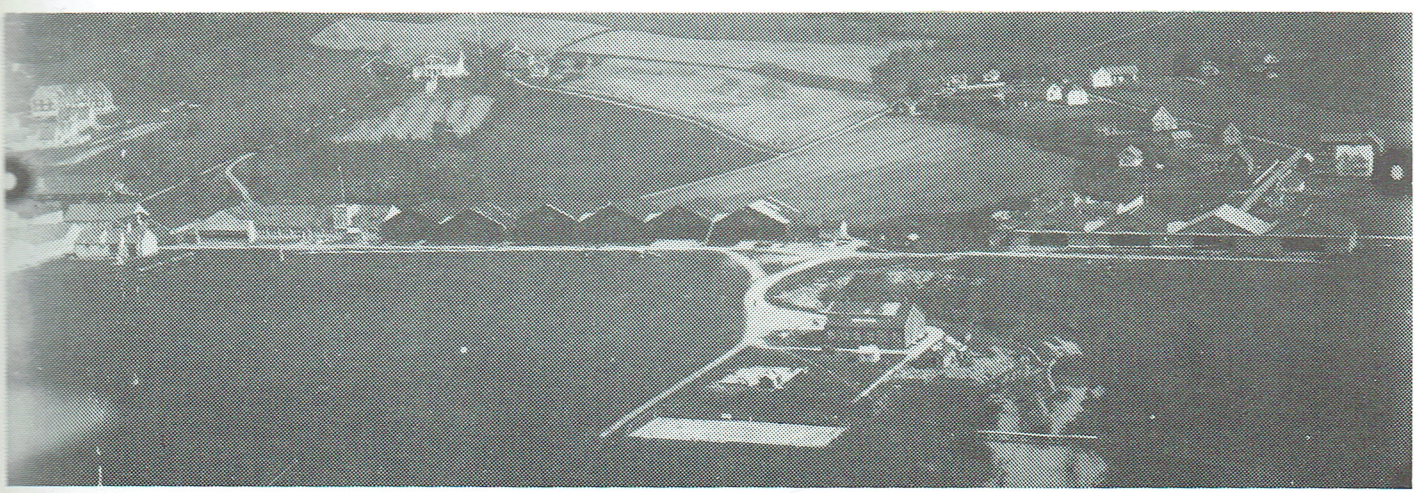
Bildet til venstre viser gamlekasernen med Kjellerbekken i forgrunnen. Vi ser flysoldater som slapper av i solveggen. I bakgrunnen foran flyskurene kan vi se egenkonstruerte FF 5 "T1" skolefly. Gamlekasernen ble revet i 1926 - det var meningen å benytte materialene til utvidelse av den nye kasernen.

Det var tegnet brannforsikring for de to flyskurene som brant i 1919. For forsikringssummen ble det bygget et nytt kontor- og verkstedsbygg for flyskolen. Det nye skolebygget ble tatt i bruk i 1923.



Det nye skolebygget med fasade ut mot skoleplassen. I forgrunnen en FF9 "Kaje".

En stor dag for flyelevene var det da den nye kasernen ble ferdig og tatt i bruk våren 1918. Dermed kunne de flytte fra "gamlekassa" til nye og lyse og trivelige lokaler med sentraloppvarming, bad m.v. Kasernen bestod opprinnelig av de seks midterste vindusrekkene. Den ble utvidet med tre vindusrekker til venstre i 1926 og en tilsvarende utvidelse mot høyre i 1930.

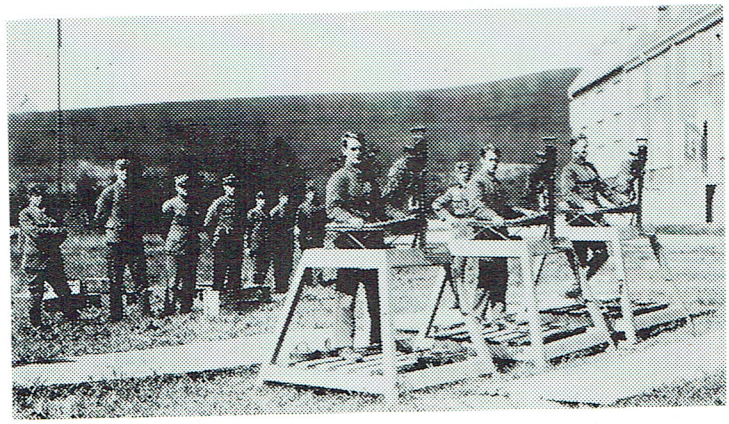


Luftfoto av skoleplassen - sannsynligvis fra 1926. Vi kan se at en del av gamlekasernen er revet.

Rittmester Normann (til venstre) driver instruksjon i flytaktikk. Reidar Kvinge står til høyre med Olav Bakke Stene som nummer to. I midten (nr. 3 fra venstre) står Jens S. Hertzberg.

Speiderskolen

Flyskolen satte i 1917 i gang et speiderkurs med offiserer fra feltartilleriet som elever. Speiderutdannelsen tok opprinnelig en måned, men ble senere forlenget til tre og en halv måned. Elevene fikk opplæring i observasjon fra luften og i dirigering av artilleri-ild. De fikk også øvelse i skyting med bevegelig maskingevær fra fly - mot angripende fly. Fagkretsen for speiderkurset ble senere utvidet og det fikk da navnet Speiderskolen. Tjenestetiden for elevene ble samtidig forlenget til fire måneder.



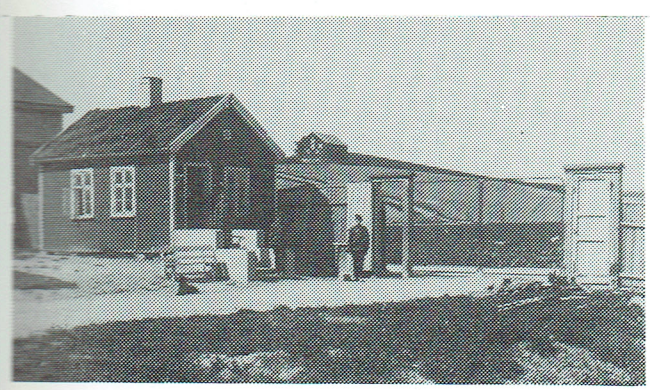
Speiderelever driver tørr-trening med flymitraljøser foran skolekasernen på Kjeller. Bildet er fra 1935.

Håkon Kyllingmark *som elev ved Speiderskolen på Kjeller 1937. Han forteller i boken* ***Lagspill - i krig og fred*** *at miljøet på Kjeller var meget godt blant flyvere og elever. "Vi fløy med Fokkere, og ble instruert i observasjon, fotografering, radiosamband og bombing. Også for oss speidere ble det tid til en del elementær flytrening. På denne tiden ble vi lønnet som befal, og hadde det relativt rommelig. Etter et halvt års opplæring på Kjeller fikk jeg "vingen", og jeg hadde dermed også forpliktet meg til å tjenestegjøre fire somre ved flyavdelinger". Håkon Kyllingmark ble senere bl.a. forsvarsminister og samferdselsminister.*

Mekanikerskole

Allerede i mars 1913 ble to mekanikerlærlinger antatt "for at udannes ved verkstedet på flyvepladsen ved Lillestrømmen som flyvemekanikere". Johan Gotfred Levin og Harald Amundsen ble valgt ut blant 57 søkere. Den første var "særlig motormekaniker, den anden er foruten at være utdannet som mekaniker også adskillig inde i snekkerarbeide, hvad der kan ha betydelige fordele". Læretiden strakk seg over syv måneder, og i denne tiden hadde lærlingene grad som menig soldat. Etter fullført utdannelse fikk de ansettelse som håndverkerunderoffiser.

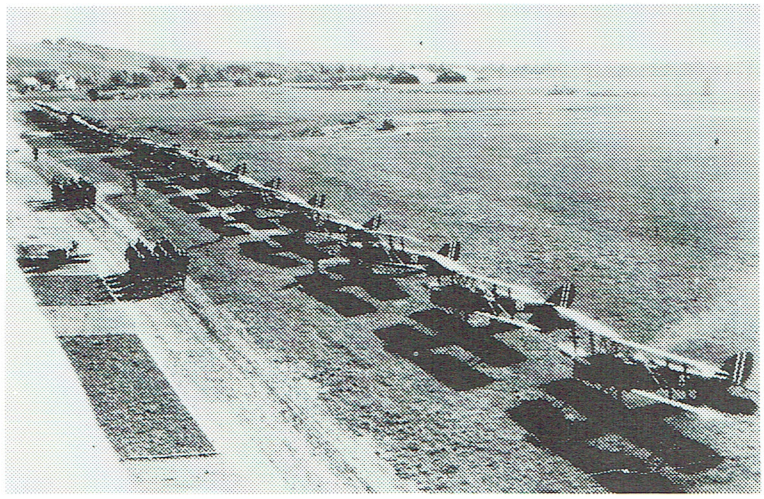
Mekanikerutdannelsen kom naturlig inn under flyskolen da denne ble opprettet. Kommandersersjant Johs. Nielsen ble den første leder for Flymekanikerskolen. Skolen var to-årig, med inntak av fire til seks elever annethvert år. Elevene måtte på forhånd ha eksamen fra teknisk skole, og de fikk videre utdannelse på motor, skrog og instrumenter.

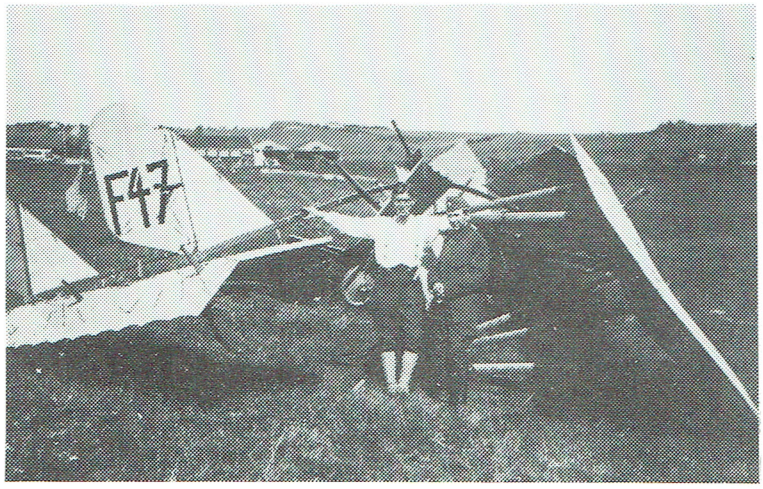


Bildet til venstre viser hovedvakten ved vegen inn til Flyskolen. Vaktbygningen lå ved Fetveien, rett ovenfor nåværende dagligvareforretning.

En representativ samling tekniske offiserer som har fått flymekanikerutdannelse på Kjeller. I bakerste rekke regnet fra venstre: Erling Jansen, Alf Brændholen, Harald Nicolaysen, Kristian Bodin, Sverre Barkald, Josef Lian.
Forreste rekke: Ludvig Brannvoll, Bjarne Hagen, Johan Moen, Leif Stav.

Bildet til høyre er tatt under en mønstring av Flyvåpnets skoler i 1935. I bakgrunnen kan en se de to flyskurene til Flybataljonen ("hundremeteren").



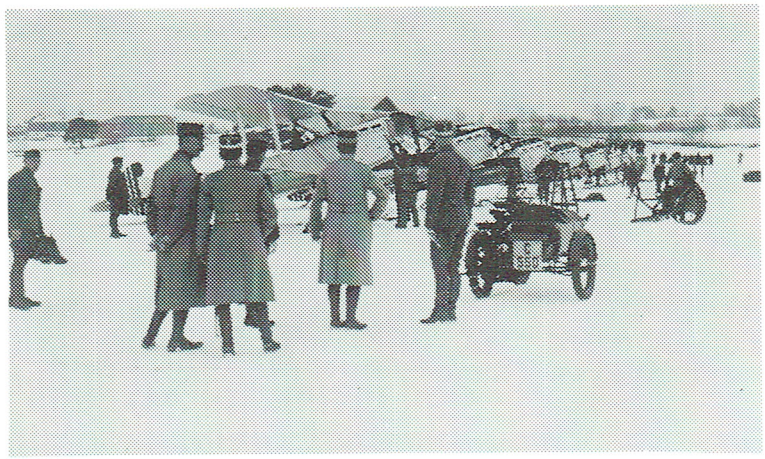


"Disse dristige menn i de farlige fly". En FF 2B "Shorthorn" etter et større havari 16. juli 1918. Personen til venstre er sersjant Fredrik William Gulbrandsen, den andre er Simen Myrvold.

Flyskolens vinterøvelser

Flyskolens årlige vinterøvelse eller "luftskyteskole", som vanligvis strakk seg over fire uker i februar - mars, har foregått på følgende steder:

1917 Gardermoen
1918 Odnes
1919 Kjeller
1920 Vingnes, Lillehammer
1921 Fagernes
1922 Ask, Tyrifjorden
1923 Rena
1924 Notodden, Bolkesjø
1925 Hundorp
1926 Flisa
1927 Odnes
1928 Brummundal
1929 Sarpsborg
1930 Mesnalien
1931 Kongsvinger
1932 Vingnes
1933 Vingnes
1934 Kongsvinger
1935 Storsjøen
1936 Nes, Sperillen
1937 Vingersjøen
1938 Krøderen
1939 Oset, Tisleia
1940 Brummundal



Mønstringen av flyskolens vinterøvelse i Brummundal 1928. I forgrunnen en tosylindret Harley Davidson som ble anskaffet av Hærens Flyvevesens skoler i 1925. I bakgrunnen skoleflyene Kaje.

Den faste mitraljøsen på Kaje under harmonisering (innsikting og prøveskyting). Under vinterøvelsene ble det ordnet med skytefelt på islagte vann for at flyelevene skulle få praktisk opplæring i bombing og skyting.

Ola O. Furuseth var flyelev i 1930, og i boken "Livet bakom skyene" forteller han om forberedelsene til vinterøvelsen - som det året var lagt til Mesnalien: Ikke før var vi ferdige med eksamen så begynte forberedelsene til årets vinterøvelse. Instruktørene tok seg noen turer hit og dit for å finne en brukbar plass med innkvarteringsmuligheter.

Verkstedfolkene holdt på med å lave oppfyringsovner til vann og olje, og mange andre ting som måtte has med nå da vi skulle klare oss på feltmessig vis.

Mitraljøser ble påsatt flyene, og bomber støptes i hundrevis. Sementbomber med plass til en liten røkpatron såvidt vi kunne se hvor den falt. Og bombesikter og annet speiderutstyr, fotomitraljøser og radioapparater til et par av flyene.

Så fikk vi greie på at nå var det bestemt at vi skulle ha øvelsene på et sted som lå 15 mil lenger inn i landet. Flyplassen skulde legges på et vann, og befalet skulle ligge på et hotell som hadde plass utenfor turistsesongen. Og vi menige elever og soldater skulle få losji på en gård.

Mekanikerne og noen soldater reiste et par dager i forveien for å gjøre istand til flyene kom. Det skulle settes opp en vaktbu og en verkstedbu, og litt ominnreding skulle til før det ble plass til alle på en liten gård.

En strålende vinterdag startet alle flyene med instruktørene og annet befal som førere og oss elever som passasjerer. Jeg hadde vært så heldig å få sitte på med et fly som nettopp var kommet fra utlandet og som skulle forsøkes som skolefly. Det var litt mindre enn det vi var vant til, hadde litt mindre motorstyrke men var allikevel mye lettere å manøvrere. Det gikk an å spinne, rolle og fly på ryggen med det, noe som var strengt forbudt med de gamle skolefly.

Så langt Ola Furuseth. Det er tydeligvis det fremtidige skoleflyet "Moth" som er med på vinterøvelsen for utprøving sammen med den gamle traveren "Kaje".

Flyskolens vinterøvelse på Glomma ved Kongsvinger 1926. Fra venstre en BE-2e, tre FF 7 "Hauk" samt fem FF 5 "T1".

Luftforsvarets tekniske skoler opprettes 1945

I løpet av krigsårene 1940 - 1945 ble det utdannet et stort antall flymekanikere og flyteknikere i den norske treningsleiren "Little Norway" i Canada og ved skoler i Storbritania. De fleste som hadde gjort tjeneste ute under krigen, ville etter hjemkomsten snarest gå over til det sivile liv. Sommeren 1945 ble det derfor nødvendig å komme i gang igjen med utdanning av flymekanikere i Norge.

Valget av skolested falt naturlig nok på Kjeller. Men intet av det tidligere skoleapparat var intakt. Man stod nærmest på bar bakke. Raserte bygninger med tyske etterlatenskaper var det man disponerte for oppstarten i 1945. Fagskolen - det var en vanlig benevnelse i begynnelsen - kom i gang for fullt i oktober. Luftforsvarets tekniske skole, som stod for utdanning av våpen- og flymekanikere, etablerte seg i tyskerbrakkene som lå ovenfor nåværende mannskapskaserne. Luftforsvarets sambands- og radarskole fikk undervisningslokaler i gymnastikksalen og nåværende hovedvakt. Det var imidlertid trangt om saligheten på Kjeller, og begge skolene så seg derfor om etter mere plass. Løsningen ble at den tekniske skolen fant tilhold på Kjevik mens sambands- og radarskolen fikk overta den tyske skoleleiren Lutvann. Flyttingen fant sted henholdsvis 1. og 5. februar 1946.

"Wings for NATO" - Flyskole 1950

Da Norge kom med i NATO og etterhvert fikk tilgang til den amerikanske våpenhjelpen, ble det ganske snart et stort behov for å utdanne mange nye flygere. Utdannelsen skulle foregå i USA, men det var nødvendig å gi elevene en grunnutdanning i Norge - samtidig som en kunne velge ut de kadettene som hadde de beste forutsetninger til å fullføre det kostbare utdanningsprogrammet. Sommeren 1950 opprettet Luftforsvarets flygeskole (LFS) en egen avdeling på Kjeller for å ta seg av den forberedende utdanningen av det første USA kullet. Litt over 100 aspiranter fikk anledning til å forsøke seg som flygere i løpet av sommeren og høsten.

De første elevene kom til Kjeller 30. mai 1950. Etter at de hadde gjennomgått rekruttskole, fikk hver enkelt 12-15 timers flytid på Fairchild Cornell. Uttaksflygingen ble avsluttet når eleven fikk sin første solo-tur. Men dersom noen ikke hadde kvalifisert seg for solo i løpet av 20 timer, var det ingen nåde å finne hos den øverste skolesjefen - major Hans G. Lund. Et nytt inntak kom til Kjeller 5. august, og det siste inntaket fant sted den 11. september. Den siste puljen besto av aspiranter som hadde sivilt flysertifikat - og disse fikk bare prøve seg ca. 4 timer på Fairchild.

Kaptein Knut Karlsen var den daglige leder og sjef for LFS Kjeller. Flyskolens administrasjon holdt til på Rygge flystasjon ("Lille-Rygge").

Utdannelsen resulterte i at 55 aspiranter slapp gjennom nåløyet og fikk fortsette til USA. Ved en enkel høytidelighet den 4. november 1950 tok flyelevene avskjed med Kjeller for å dra til Texas med en

DC-4 Skymaster fra Braathens SAFE. Under oppholdet i USA og like etter hjemkomsten til Gardermoen ble det gjort en rekke opptak til en rekrutteringsfilm. Nils Christian Astrup hadde hovedrollen i filmen som fikk tittelen "Wings for NATO".

Sivil flyskole - Nedre Romerike flyklubb

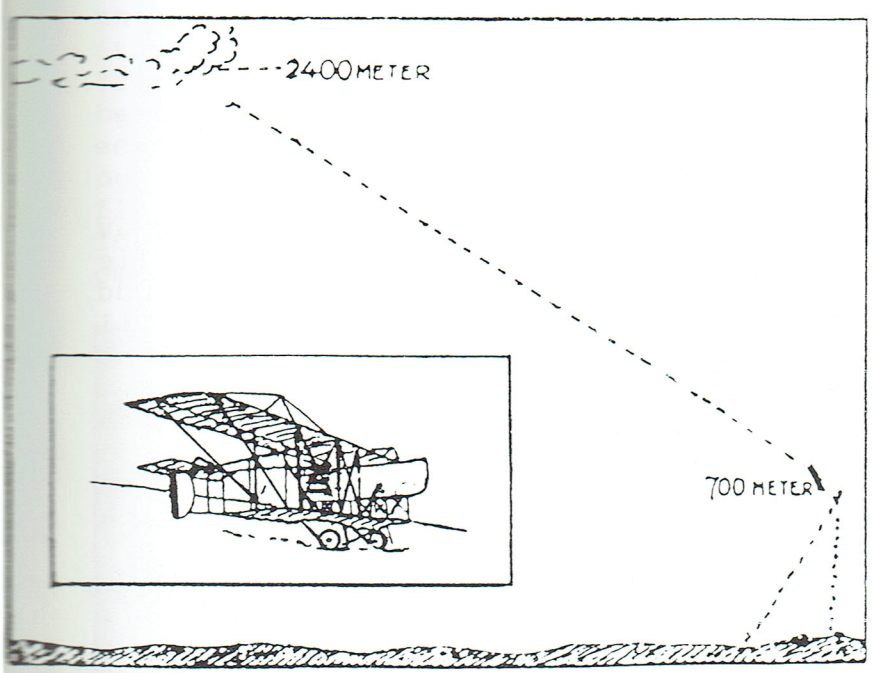
Høsten 1945 ble det tatt et initiativ til å få nytt liv i Kjeller flyklubb. Klubben hadde før krigen vært mest opptatt med glidefly. Det var først i 1950 at det ble anskaffet et motorfly og de første elevene kunne begynne å ta flytimer. Men det var en rekke restriksjoner ved å benytte flyplassen for sivil flytrafikk, og klubben ble etter en stund anbefalt å avhende flyet. Våren 1959 ble Kjeller flyklubb til Nedre Romerike Flyklubb, men forholdene lå fortsatt ikke tilrette for sivile fly på Kjeller. Det var først i 1964 at flyklubben fikk tillatelse til å drive skoleflyging med motorfly på Kjeller flyplass. I løpet av 24 år har nå over 200 medlemmer fått sitt A-sertifikat, og ca. 20 av disse har tatt videre utdanning til B-sertifikat og har fått ansettelse i forskjellige flyselskaper i Norge og USA.

Nedre Romerike Flyklubb har egen klubbhytte og hangar i småflyområdet ved Mosesvingen (ref. "hundremeteren"). Klubben har tre fly, og i tillegg disponerer den en rekke andre fly som tilhører medlemmene. Flyet til venstre på bildet, LN-PAQ, havarerte under øvelsesflyging 6. mai 1987. Vi ser teknisk sjef Hjermann Raaum, med instruktør Jan Grønkvist til høyre. Instruktøren og en elev omkom under den sørgelige ulykken.

HAVARIER OG FLYULYKKER

Grufull ulykke på Kjeller - Premierløytnant Køltzow styrtet ned og døde på stedet.

Slik lød avisoverskriften etter den første flyulykken i Norge som krevde menneskeliv. Det skjedde om kvelden den 1. mai 1917. Arne Køltzow hadde gått opp fra flyplassen ved seks-tiden for å prøve å komme opp i 4000 meters høyde for å slå den skandinaviske høyderekord.



Verdens Gang hadde denne skjematiske fremstilling av hendelsesforløpet.

Flyet var av typen Henri Farman F40, og den registrerende høydemåleren viste at det hadde nådd opp til 2400 meter. Flyet var da skjult av skyene. Plutselig ser tilskuerne at flyet kommer nedover i bratt glideflukt, for så å forsvinne i en tåkesky. Da det igjen kom tilsyne var det som om "apparatet gjør forlengs salto-mortale", og derved brekker vingene sammen samtidig som flygeren faller ut av den åpne gondolen. Flygeren landet i en snøfonn ved Sørum gård og flyet tok bakken 300 meter unna. Det kom for dagen at årsaken til ulykken var at stålrørene i halen var for svake.

Avisen "Akershus" skriver neste dag om en råhet og en skjendsel, og sier at det er en skam å fortelle at den rystende ulykken vakte glede blandt sosialistene i Lillestrøm. Gang på gang kunne man høre utrop som " det var godt gjort på en første mai". Akershus Social-Demokrat kan opplyse at folk undret seg over at flygeren kretset såvel over første-maitoget inne i Kristiania som på Lillestrøm, og det må være denne løytnantens "demonstrative" opptreden som har egget enkelte til de tilpass-ytringer som har drevet "Akershus" til å mobilisere hele sitt rikholdige lager av skjellsord mot "socialisterne". Avisen sier videre at "vi synes oppriktig synd på **alle** ofre for norsk militærgalskap, selv om galskapen setter tilværs for å sette ny "norsk" rekord som neppe ville imponere verden synderlig - en annen sak er at vi som prinsipielle antimilitarister hevder at militærvesenet bør vekk, at altså både flyvekunstene og de øvrige militære kunster øyeblikkelig bør innstilles".

Løytnant Køltzow var utdannet ved den aerotekniske høyskole i Lausanne. Etter hjemkomsten til Norge ble han knyttet til flyfabrikken og flyskolen på Kjeller. Det heter at han var en kjekk, freidig offiser, en ung, sympatisk og lovende mann, mere enn alminnelig avholt av venner og kamerater og i sjelden grad populær blant flyelevene på Kjeller. Flyelevene holdt æresvakt over ham på Kjeller gård etter ulykken - og "man kunne se at flyelevene hadde tårer i øynene over den kjekke, sympatiske lærer og kamerat de hadde mistet".

Det skulle ikke gå mer enn noen få måneder før atter en flyger forulykket. Den 23. august omkom sersjant Haarseth i nærheten av Tangen stasjon, hvor han hadde tatt av for å fly til Kjeller. Også her kom maskinen ut av en tåkesky uten styring. Men det skulle dessverre vise seg at det kom mange nye flyulykker senere.

Ung kvinne blir flyoffer - den første passasjerulykke

En strålende vårdag 1. april 1919 boltret flyverne på Kjeller seg av hjertets lyst med sine fly i det fin-fine været. Denne dag skulle den første ulykke som krevde en passasjers liv hende. Det er Odd Arnesen som gir denne beskrivelsen av ulykkesdagen i boken "Til veirs på norske vinger". Utpå ettermiddagen fikk en av syerskene ved flyfabrikken, 17-årige Hulda Eugenie Berntzen, bli med testflygeren - eller innflyveren som det dengang het - på en liten flytur. I lav høyde tok løytnant Gottenborg noen svinger rundt flyplassen og kom inn for landing etter ca. 10 minutter. Det første forsøket måtte ha vært mislykket for flyet gikk opp igjen for å ta en ny landingsrunde.

Det var en Avro 504, et to-seters skole-fly, som gikk i bakken med Hulda Berntzen tirsdag 1. april 1919.

Da med ett hører man et forferdelig brak noen hundre meter fra flyplassen. Fra 50 meters høyde hadde flyet gått i spinn rett i bakken. Da folk etter noen minutter kom styrtende til fant de maskinen fullstendig knust. Flygeren var bevisstløs og ille tilredt i ansiktet, men han kom til seg selv og spurte straks etter passasjeren. Den unge damen satt i forsetet og lå fastklemt under de forvridde restene av flyet. Hun døde en kort tid etter at man hadde klart å få henne løs fra havariet.

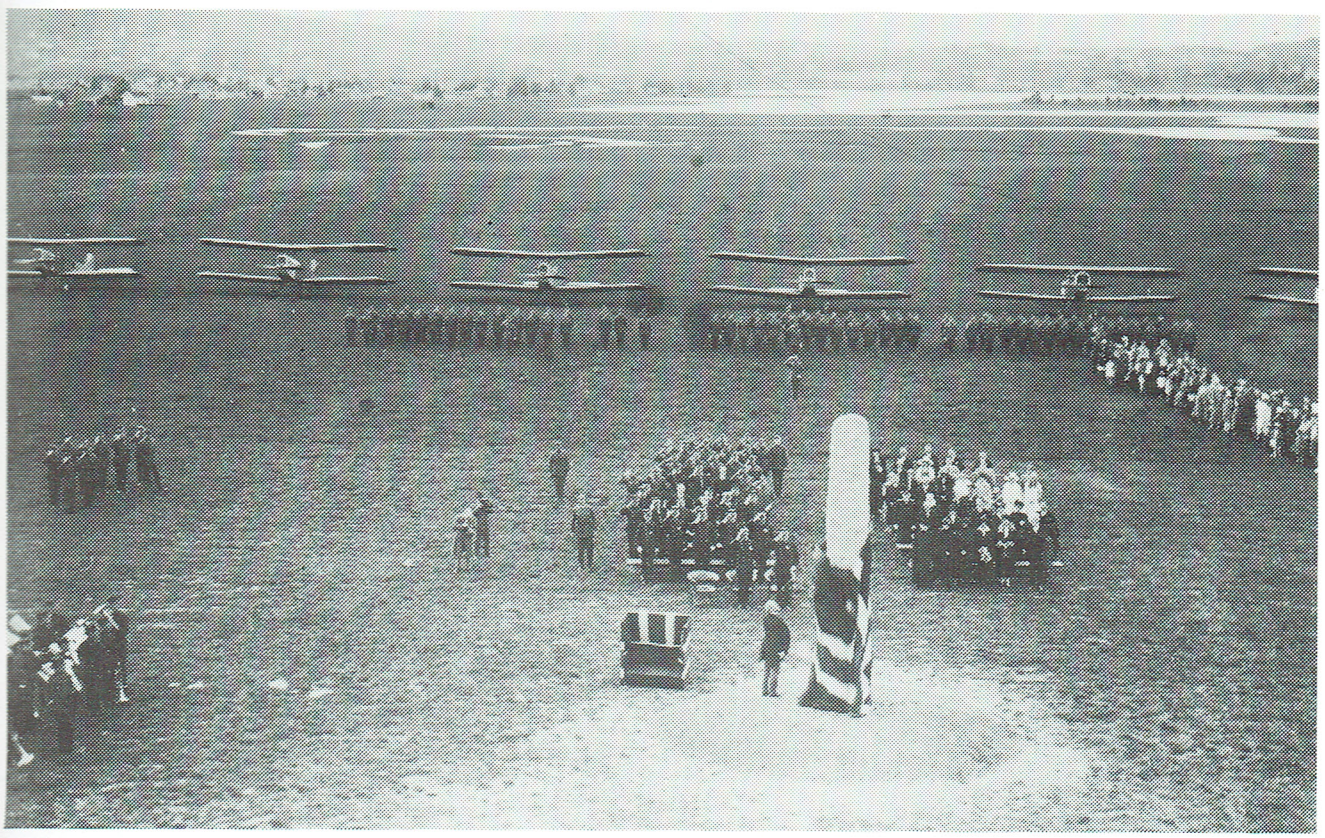
Hulda Berntzen arbeidet sammen med Ragnhild Thelma Andersen på systuen. Arbeidet bestod i å sy seilduk for vinger og ror på

flyene. Ragnhild Andersen var 20 år da hun og Hulda Berntzen ble invitert på flytur. De kastet mynt og krone om hvem som skulle bli med på den første turen, og det var Ragnhild som fikk kronen. Men hun mistet motet og lot Hulda få sjansen til å gå først.

Ragnhild Andersen ble gift på Volla, og det er sønnen Henning Nordahl som fikk disse opplysningene av sin mor.

Minnesmerke over forulykkede flygere

Innenfor hovedporten til Luftforsvarets forsyningskommando står det en iøyenfallende bautastein, omkring fire meter høy. Tiltross for at den er merket av krigshandlinger fra 9. april 1940, står den der "rank og sterk til minne om dem som døden plutselig og uventet hentet bort fra den livsgjerning de stod midt oppe i". Søylens eneste inskripsjon er navnene på omkomne flygere, deres fødselsdag og dødsdag. Stenen ble reist i 1924 etter initiativ fra flygerkolleger på Kjeller. Den høytidelige avduking fant sted den 16. juni 1925 i nærvær av kong Haakon sammen med familiene til de omkomne.



Bildet viser forsvarsminister Rolf Jacobsen idet han lot flagget falle for støtten. Han uttalte at den var reist til minne om modige menn som døde under utførelsen av sin plikt.

Det var opprinnelig åtte navn på støtten, men det gikk ikke lang tid før nye messingplater kom på plass.

Inne i "sjefsbygget" til LFK er det en egen billedvegg med portretter av de 19 flygerne som har fått sitt navn på bautasteinen. Til hvert bilde er det festet en navneplate med følgende vita:

Premierløytnant	*Arne Kølzow*	*17.03.1892 - 01.05.1917*
Sersjant	*Leif Haarseth*	*19.03.1895 - 23.08.1917*
Sekondløytnant	*Thomas Pihl Jordan*	*12.03.1892 - 28.02.1919*
Premierløytnant	*Hans J.A. Crawfurd-Jensen*	*28.10.1891 - 30.09.1922*
Premierløytnant	*Ørnulf Olav Seippel*	*09.08.1893 - 30.09.1922*
Premierløytnant	*Ernst Angell Wessel*	*05.05.1898 - 18.11.1922*
Premierløytnant	*Rolf Jørgensen*	*17.06.1898 - 20.11.1922*
Sersjant	*Aage Storm Quale*	*30.06.1901 - 06.08.1923*
Sekondløytnant	*Harald Amundsen*	*13.08.1901 - 16.07.1925*
Premierløytnant	*Leif Knudtzon*	*23.12.1895 - 16.07.1925*
Sekondløytnant	*Bjarne Arentz*	*23.01.1903 - 10.08.1925*
Sersjant	*Ludvig Wormdahl*	*09.07.1905 - 20.08.1931*
Fenrik	*Carsten Nygaard*	*07.12.1902 - 01.08.1935*
Sersjant	*Erling Meinstad*	*09.01.1912 - 20.08.1935*
Sersjant	*Finn Smith*	*18.04.1912 - 20.08.1935*
Flyelev	*Per Egge*	*31.08.1916 - 27.05.1937*
Løytnant	*Kaare Winterthun*	*20.02.1909 - 31.05.1937*
Flyelev	*Even Armauer Berger*	*14.08.1916 - 18.06.1938*
Flyelev	*Aage Viggo Kvil*	*07.06.1916 - 18.06.1938*

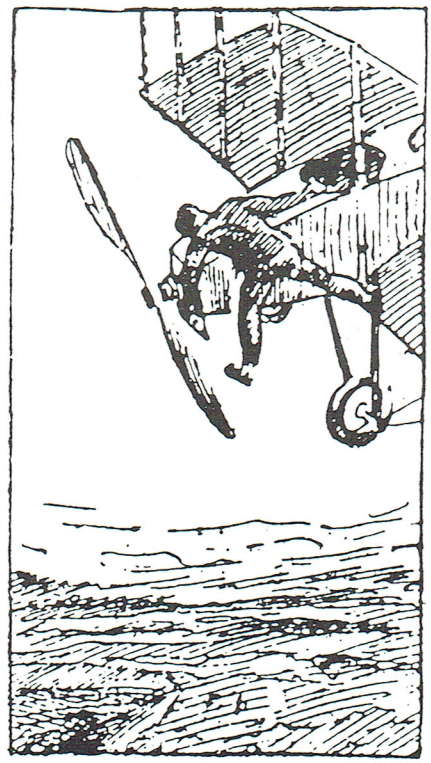
Tre av flygerne omkom sammen med en passasjer, men ingen av passasjerene har fått sitt navn på messingplate. Premierløytnant Johannes Elias Stokke omkom sammen med løytnant Jordan 28. februar 1919. Flysoldat Klaus Paulsen omkom sammen med sersjant Quale 6. august 1923. Meteorolog Ernst G. Calwagen omkom sammen med løytnant Arentz 10. august 1925. Den første passasjerulykken var som tidligere nevnt med Hulda Berntzen den 1. april 1919, men her kom flygeren fra ulykken med livet i behold.

Minnesmerke over svensk flypioner

Den svenske stridsflyger Gustav von Segebaden styrtet ned på Hengsengen like ved Bygdø Kongsgård under det første vinterflystevnet som ble arrangert på Kjeller våren 1921. Løytnant von Segebaden holdt en nervepirrende oppvisning med en Phönix DIII maskin da den venstre vingen plutselig klappet sammen. Odd Arnesen beskriver det grufulle drama; - det varte noen sekunder, folk stod som fjetret. Enkelte trodde først at flygeren laget en særlig fin øvelse, og noen ropte av begeistring, men snart oppdaget man jo at flyveren suste med en uhyggelig fart mot bakken. Folk skrek, og man flyktet, kvinner gråt, noen besvimte. En folkemasse på 25000 var i opprør. I neste sekund for flyet med et øredøvende smell i bakken, like foran folkemassen.

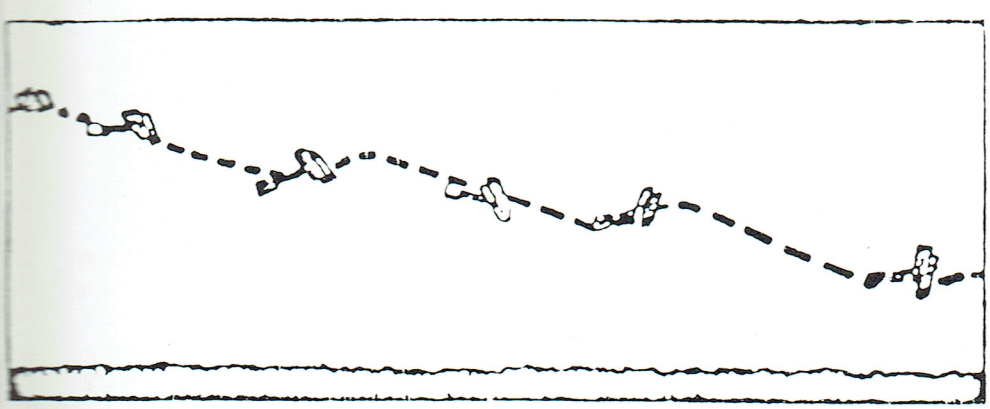
Under det seks dagers lange stevne, hadde de svenske flyvere vunnet mange norske hjerter, deres prestasjoner var fremragende - ikke minst von Segebadens. På fem-årsdagen for hans død ble det den 6. mars 1926 avduket en minnestøtte over von Segebaden på Kjeller. Forsvarsminister Wefring foretok avdukingen, og uttalte at denne bauta skal stå som et minne om den dåd han hadde satt livet til for, og om samholdet mellom det norske og det svenske folk. Bautasteinen står foran den gamle befalsmessen mellom Glabakkveien og Fetveien, ovenfor verkstedhangarene.

Skrevs over motoren i 1000 meters høyde



Vi kjenner til at det ble utført bragder i luften som avverget flyulykker. Tancred Ibsen forteller om en episode da han i 1918 skulle ta en øvelsestur med den første Tl-maskinen. Vi får høre at mekaniker Enerud "la rolig fra seg maten, spente seg løs og krabbet ut av gondolen. Om litt hang han med venstre ben gjennom tråbøylen i flykroppen, og mens han også holdt seg fast i bøylen med venstre hånd, fikk han skrudd fast et deksel som hadde løsnet, noe som kunne fått katastrofale følger. Det var nervepirrende minutter, og flyet hadde ennå ikke nådd større høyde - ".

I 1915 var flyelev Nils Herland på en navigasjonstur over skogområdene i Aurskog-Høland med en Farman maskin da motoren plutselig fusket og flyet begynte å tape høyde. Sersjant Harald E. Amundsen var med som mekaniker. Han tok verktøykassen under armen og krabbet over bensintanken bakover til motoren hvor han satte seg overskrevs med ryggen i fartsretningen. Like foran ansiktet svirret propellen. Han fikk opp motordekselet og oppdaget snart at ledningen til en av tennpluggene var tvers av. Deretter måtte Amundsen krabbe tilbake og hente en ny ledning. Imens tapte flyet stadig høyde. Innimellom måtte Amundsen avbryte arbeidet og holde ledningsendene sammen slik at det ble dannet kontakt til tennpluggen for at flyet igjen kunne vinne høyde. Han unngikk selvfølgelig ikke å få kraftig støt fra tenningsledningen, men tiltross for dette klarte han å utbedre skaden.

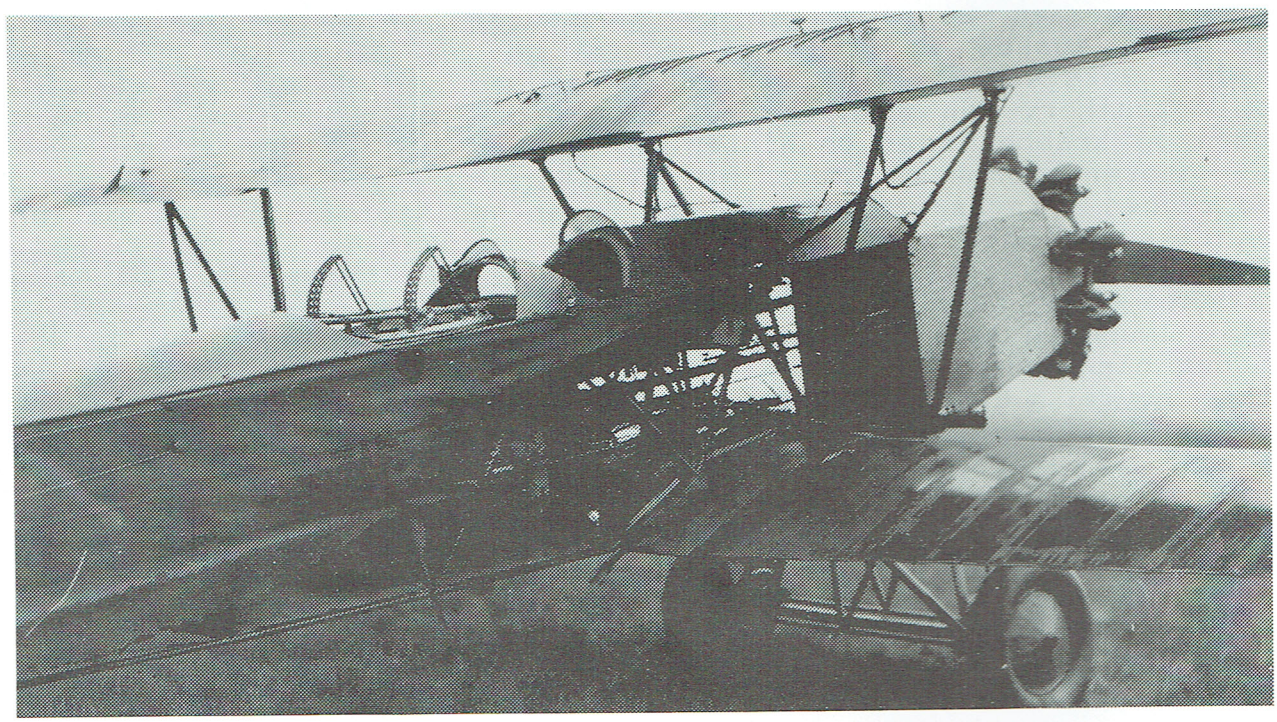


Tidens Tegn hadde denne illustrasjonen av hendelsesforløpet. Sersjant Amundsen ble for denne bragden hedret med Medaljen for edel dåd.

Fokker i brann

Sommeren 1929 blir husket for en hendelse som satte skrekk i livet på de som var øyenvitner på flyplassen. Det var ved tretiden den 20. juni. Løytnant Bjarne Øen hadde tatt av med en Fokker, og i baksetet hadde han to flysoldater, Qviller og Haugård. Odd Arnesen forteller i "Til veirs på norske vinger" at de hadde fløyet ti minutters tid da folk på bakken hørte en underlig dur fra motoren. Man kunne ikke se flyet da det var gjemt av et skydekke i omtrent tusen meters høyde. Da flyet kom til syne oppdaget man lange ildtunger fra eksosrøret og man kunne se hvordan flammene slikket bakover flykroppen.

Løytnant Øen foretok nå en manøver som til fulle viste at han var situasjonen voksen. Fra tusen meters høyde begynte han en rasende sideslipp med flyet. De som var nede på bakken, stod som fjetret og var snart klar over at dette kunne ikke ende med annet enn den forferdeligste katastrofe. Folkene kom til å brenne levende opp. Da ser de med ett til sin store forbauselse og forundring at flygeren i siste sekund, like før flyet tar bakken, retter opp maskinen og lander med stor presisjon omtrent midt på banen. Da bakkemannskaper og flygere styrtet bort til maskinen, krabbet Øen ned fra førersetet. Han var stygt forbrent over hele ansiktet, det var aldeles hvitt av brannsår. Til alt hell hadde han helstøvler på som tok av for varmen. Men skinndressen hadde brent seg fast mot knærne og sidene. De to passasjerene kom seg også ut av maskinen med en viss fart, men de slapp meget heldig fra opplevelsen. Den ene hadde egentlig vært på veg til å hoppe ut i luften da det brant som verst, tiltross for at det kun var flygeren som var utstyrt med fallskjerm.

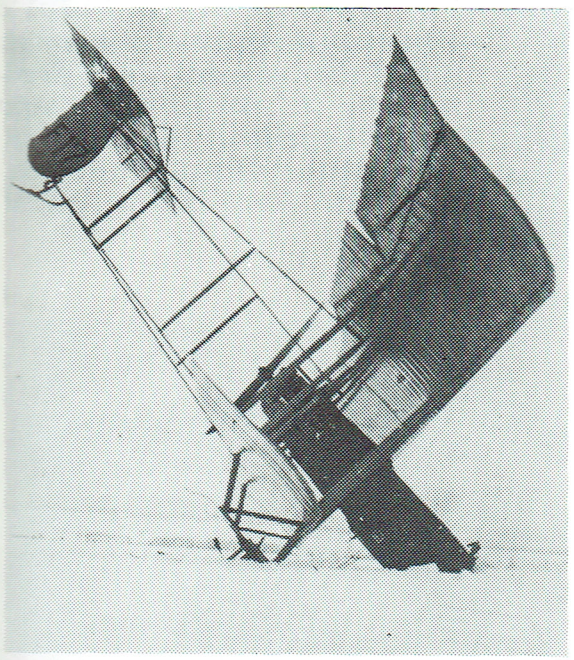


Da brannen ble slukket etter landingen kunne man se tvers gjennom flyet. Den oppbrente duken langs skrogsidene vitnet om at flygeren har vært i en utsatt posisjon.

Løytnanten ble utskrevet fra sykehuset etter fire måneder. Han fikk en velfortjent påskjønnelse for flygerbragden da Kongen belønnet ham med fortjenestemedaljen i gull.

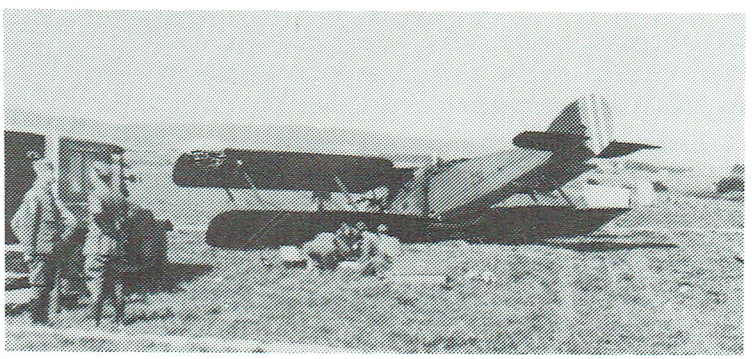
Hendelser og flyuhell i bilder

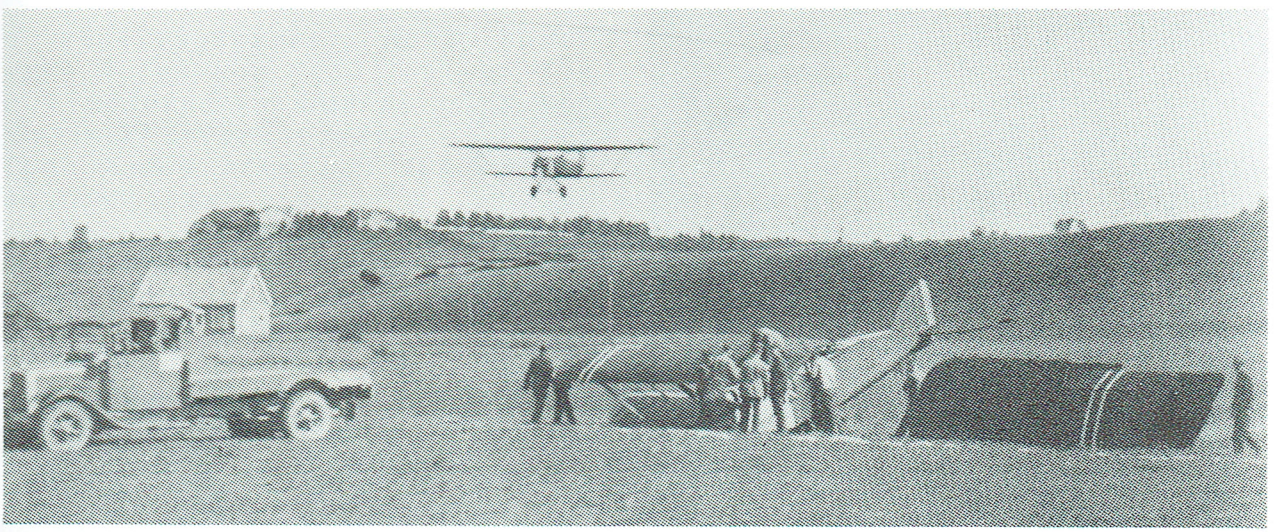
Kjeller flyplass har helt fra den spede begynnelse og frem gjennom mellomkrigsårene fått erfare en rekke ulykker og flyuhell.



Dette bildet viser et eksempel på en ikke helt uvanlig hendelse - et fly som går på nesen. Vi ser "Skytternes gavefly" - en Farman F 40 - som har tippet i snøen vinteren 1916 - 1917. Flyet brant opp etter landing 28. februar 1917.

Her ser vi en Bristol F 2B Fighter som har gått på nesen etter kollisjon med en lyskaster. Flyplassens ambulanse er på plass og flygeren, løytnant Ottar Engvik, gis førstehjelp der han ligger ved siden av flyet. Bildet er tatt på ytre flyplass i 1928.

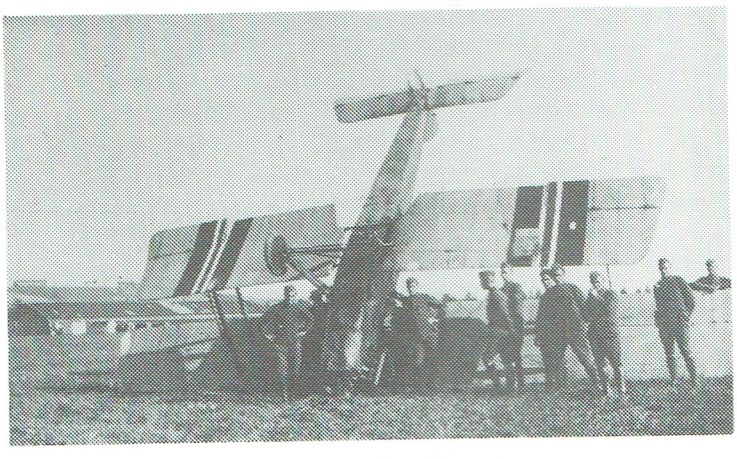




Her er den samme Bristol Fighter litt senere på dagen etter at demontering og reparasjon er påbegynt. En av de nyeste maskinene, Fokker CVE, kommer inn for landing - flygingen fortsetter tydeligvis uhindret tiltross for havariet.

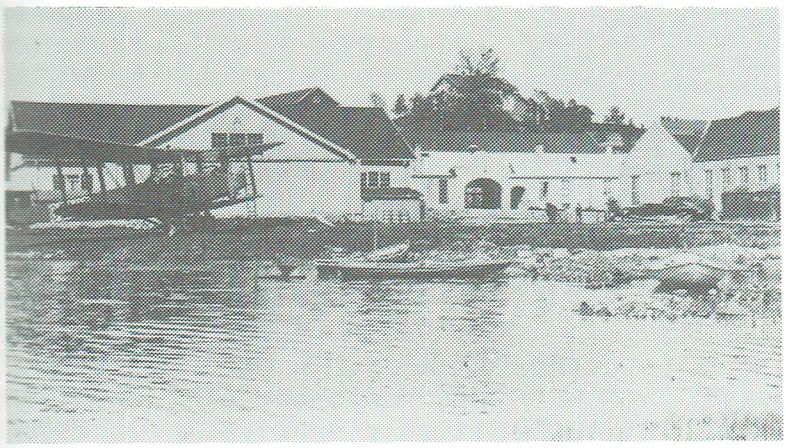
Men det hendte også at en Fokker måtte bite i gresset. Denne havnet i "måsan" da den forsøkte å ta av med snø på vingene.
Bildet er fra 1935.

Til høyre ser vi en BE-2e tilhørende SFA som er på god veg til å tippe helt rundt.



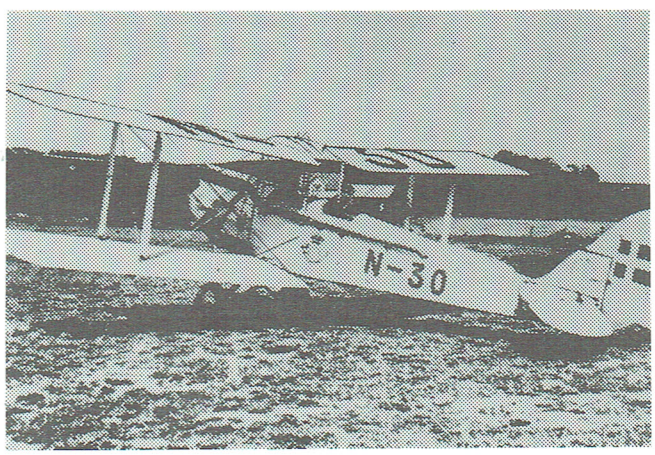
Her er et bilde fra den første etterkrigstiden. Det hendte at selv en sagnomsust Spitfire kunne gå på nesen.

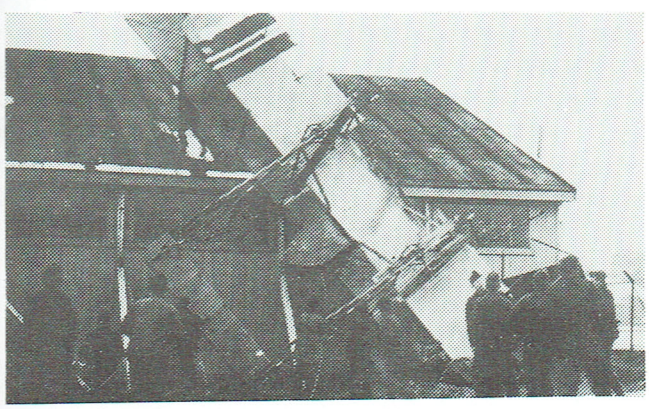
Det hendte også et sivile fly gikk i baret. Her har en Luftfahrzeug (LFG) V 13 Strehla tilhørende Norsk Luftrafikk kommet for nær Kjellerbekken. Flyet havarerte 14. april 1926 da det skulle opp for å møte luftskipet "Norge".



Høsten 1919 havarerte en engelsk Handley Page 0/400 "Baby" på Volla like etter avgang fra Kjeller. Flyet var på en demonstrasjonstur til Skandinavia og ble ført av Tryggve Gran. En av motorene kuttet som følge av akselbrudd og flyet slo kollbøtte idet det gikk i bakken. Flyet ble bygget helt opp igjen - det kom nye vinger og motorer fra England - men arbeidet måtte skje i friluft da flyet var for stort til å få plass i noen av hangarene. Flyet måtte overvintre på Kjeller, og som bildet viser måtte det også vente på at flommen sommeren 1920 skulle gi seg før den kunne fortsette reisen til Stockholm - hvor det igjen havarerte. Tryggve Gran forteller i "Mitt liv mellom himmel og jord" at de på rundturen 1919 hadde med seg en ung mann som skulle demonstrere fallskjermhopping, og han gjorde ikke stort annet enn å hoppe - og fallskjermen åpnet seg hver gang.

En sivilregistrert Moth havarerte i februar 1930. Flyet tok av i medvind og havnet på taket av snekkerverkstedet. Dette flyet hadde sommeren 1930 blitt benyttet som postfly mellom Kjeller og København. Flyvåpnet overtok postruten sommeren 1931, og da var det også en Moth som havarerte på Kjeller (den fløy med sivil registrering).

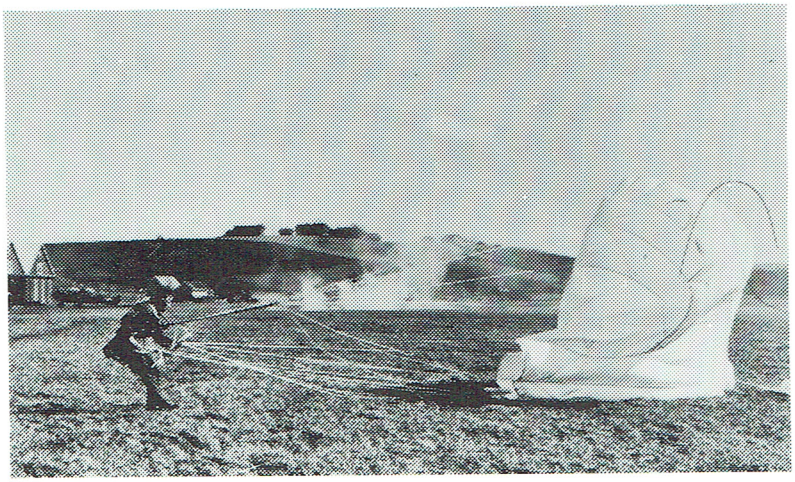




Værgudene kunne iblant være umedgjørlige. Her har en "Longhorn" blitt tatt av vinden og har havnet halvveis oppå taket av et flyskur.

Fallskjerm

Det tok mange år før det ble vanlig å benytte fallskjerm i flyvåpnet. De første flyene var riktignok meget saktegående og hadde muligheter for å kunne komme seg trygt ned på et lite jorde, men dersom fallskjerm hadde vært tilgjengelig ville den utvilsomt kunne ha reddet liv.



Sommeren 1926 ble det foretatt en rekke vellykte fallskjerm-prøver på Kjeller. Haakon Qviller demonstrerte bl. a. fritt fall med forsinket utløsning, og det ble også gjort forsøk med sandsekker som ble kastet ut i fallskjerm fra forskjellige høyder.

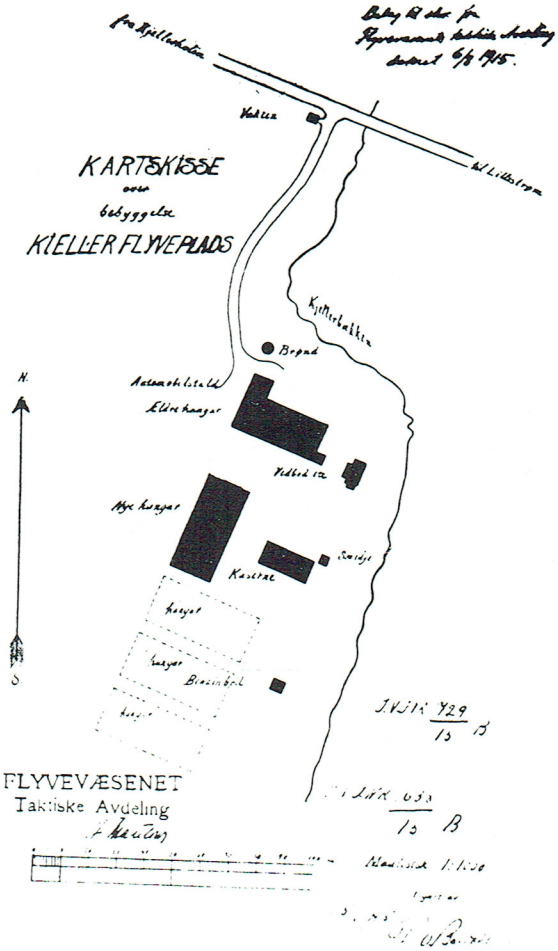
Allerede i 1923 ble det tillyst en fallskjermoppvisning på Kjeller. Avisen "Akershus" forteller at demonstrasjonen ble forpurret etter en overilet henvendelse til militærflygerne om å hindre fallskjerm-utspranget, da hopperen hadde nydt spirituosa. Det kom senere frem at han bare hadde nydt et kvantum cognac svarende til to drammer.

I det norskbygde flyet Kaje var det ikke mulig å få plass til fallskjerm. Det var først med Hauk i 1928 at det ble vanlig å benytte fallskjerm, selv om flygeren ble sittende med hodet over vindskjermen - ja, de lengste flygerne fikk hodet så høyt at de fikk utsikt over den øverste vingen.

Det var flyelev Mørk som i mars 1935 fikk æren av å være den første til å benytte fallskjerm i en nødsituasjon. Det skjedde fra en Moth som snudde seg på ryggen og mistet høyde under vinterøvelse på Storsjøen. Han lot seg falle ut av flyet, men hadde vanskeligheter med å finne utløsningsringen. Skjermen foldet seg ut etter 200 meters fall og Mørk kom seg uskadd ned på isen. Flyet holdt på å treffe en tømmerkjører i det det seilte stille ned på isen 50 meter fra flygeren.

TAKTISK FLYAVDELING

Flyveväsenets taktiske avdeling ble opprettet samtidig med Teknisk avdeling - den 18. august 1913. Fra begynnelsen av hadde de to avdelingene hver sin sjef, men ellers måtte de dele på alt og kjempe om det meste - enten det dreide seg om det eneste flyet, den eneste hangaren eller den eneste mekanikeren. Det heter at "når krybben er tom bites hestene", og det er vanskelig å skjule at det var et anstrengt forhold mellom Taktisk avdeling og Teknisk avdeling. Etter hvert som de første flyelevene var ferdig med den elementære flygerutdanning, overtok Taktisk avdeling den videregående opplæring. Som vi har hørt, var det i de første årene ikke uvanlig at det kun fantes havarerte fly på Kjeller, og det var derfor ikke helt enkelt å planlegge noen taktiske flyøvelser. Etter at rittmester Thaulow døde i 1916 ble det ikke utnevnt noen ny sjef, og i 1917 gikk Taktisk avdeling mot oppløsning.



Kartskissen viser bebyggelsen på flyplassen i august 1915. Bygningene ble benyttet i felleskap av Taktisk aveling og Teknisk avdeling. Det er avsatt plass til tre nye hangarer, men kun den øverste av de tre stiplete ble oppført her i dette området.

Søndenfjeldske flyveavdeling (SFA) opprettes

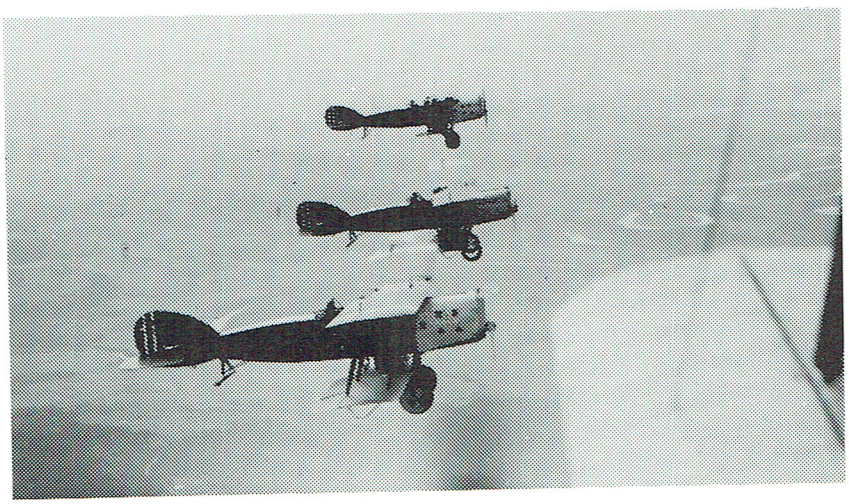
Forsvarsdepartementet hadde allerede i 1913 fremmet en proposisjon som bl.a. innebar at Søndenfjeldske flyveavdeling nr 1 skulle etableres på Kjeller. En tilsvarende proposisjon ble igjen fremmet i 1916, og denne tilsa opprettelse av SFA med 30 fly. Selv om Stortinget heller ikke ville godkjenne det siste forslaget og bevilge de nødvendige midler for anskaffelse av et stort antall nye fly, ble flyvåpnet i de følgende år stort sett organisert etter de retningslinjer som proposisjonen hadde trukket opp. I løpet av 1917 ble det oppført to store hangarer ("hundremeterne") for den nye flyavdelingen. Det gikk litt tregere med å anskaffe fly til SFA, men i august 1918 begynte leveransen av BE-2e, et toseters trenings- og rekognoseringsfly. Noen ombygde Henri Farman F40 kom etter i

1919. SFA hadde da i alt fått et 20-talls fly og kunne fra nå av regnes som en operativ flyavdeling. Riktignok var den en mobiliseringsoppsatt avdeling hvor befal og mannskap kun ble innkalt til øvelse en gang i året.

BE-2e fra SFA i luftig svev over Kjeller. Vi kan se at både Nittelva og Sogna er ekstra vannrike og går over sine bredder. Bildet er sannsynligvis tatt under flommen i mai-juni 1920.

Den årlige øvelse ble kalt for regimentsøvelse og fant vanligvis sted i juli - august. Flyavdelingen måtte utdanne sine egne flysoldater, og øvelsen startet derfor med at ca. 60 vernepliktige mannskaper gjennomgikk en 40 dagers rekruttskole. De innkalte flygerne fikk først et ti-dagers oppfriskningskurs. Deretter fulgte en periode med trening i ferdigheter som formasjonsflyging, skyting med kamerageværr, bombing, rekognoseringsflyging og lengre navigasjonsturer. En avisnotis om regimentsøvelsen 1924 gir et typisk bilde av flyprogrammet: Forleden fløy fire av Hærens maskiner til Jarlsberg hovedgård ved Tønsberg hvor de skal drive skyteøvelser. Fem maskiner dro til Gardermoen for å holde øvelser sammen med artilleriet, og fem maskiner skal til Elverum.

Flyparken ble utvidet i 1921 med fem Bristol F-2B "Fighter". Denne flytypen ble kjent som den beste to-seters jager under den første verdenskrig. Samtidig fikk flyavdelingen et mindre antall treningsfly av typen FF 5 (T1) - bygget på Kjeller etter forbilde av BE-2e og Avro 504. Til regimentsøvelsen i 1924 hadde avdelingen fått enda en ny flytype - et tysk speiderfly Hannover CL-V, lisensprodusert



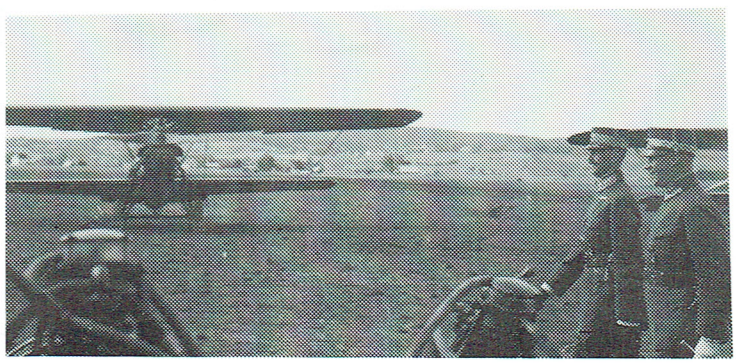
Bristol Fighter i formasjon over Kjeller. Vi ser elva Leira i bakgrunnen.

på Kjeller under betegnelsen FF 7 "Hauk". De eldste flytypene var nå modne for utskifting og ble etter hvert tatt ut av tjeneste. I 1928 begynte så leveransen av Fokker CV, et speider- og bombefly som skulle bli i tjeneste helt frem til 1940.

Løytnant Birger F. Motzfeldt foran en Bristol Fighter. Det engelske kampflyet kom til Kjeller og SFA i 1921 og det var i bruk helt frem til 1933

Kong Haakon VII mønstret Søndenfjeldske flyveavdeling 26. august 1929 under avslutningen av årets regimentsøvelse.

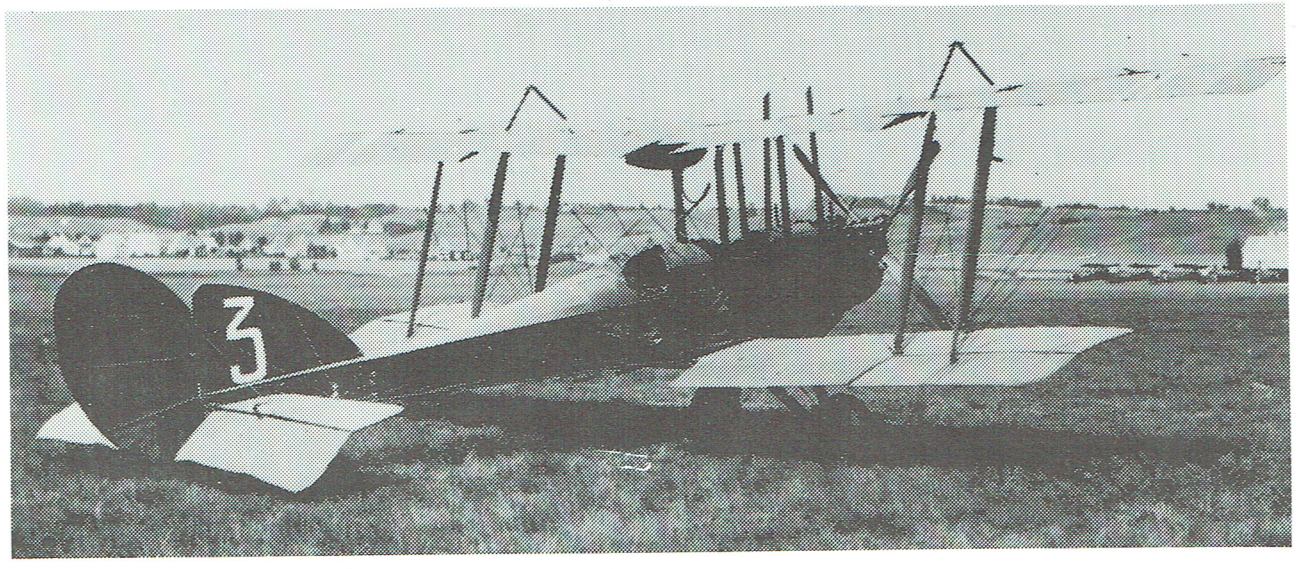
På det øverste bildet har sjefen for SFA, løytnant Erling Bøe, nettopp avlevert styrken og er i ferd med å følge Kongen rundt på inspeksjonen. Generalinspektøren for Hærens flyvåpen, oberst Trygve Klingenberg, står i forgrunnen.



Det nederste bildet er tatt fra en Fokker og vi ser litt av flyets motor i forgrunnen.

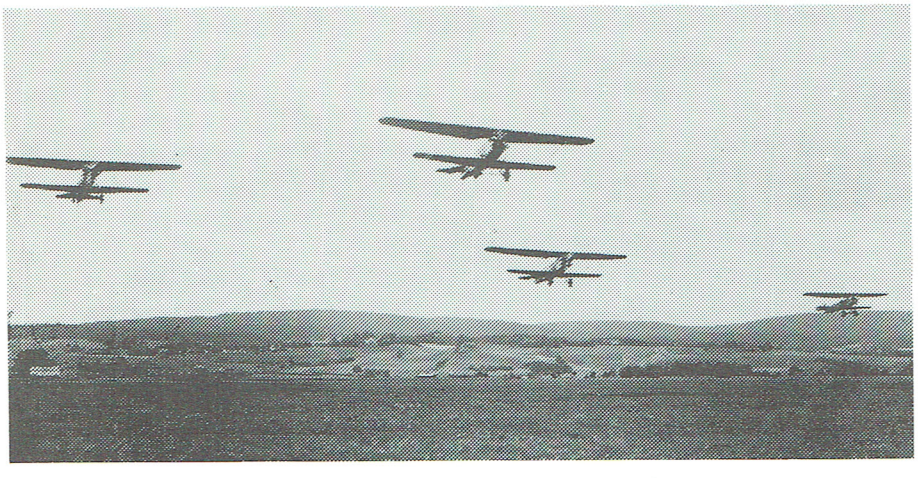
Ruteflyging Kjeller - Halden 1920

Søndenfjeldske flyveavdeling fikk i 1918-1919 et antall britiske Royal Aircraft Factory BE-2e to-seters trenings- og rekognoserings-fly. Under regimentsøvelsen sommeren 1920 ble det med de nye flyene satt i gang forsøk med regulær ruteflyging til Fredrikshald og Hamar. Strekning Kjeller - Berg ble fløyet i fem uker og strekningen Kjeller - Brummundal i 1 1/2 uke. Begge strekningene var på ca 100 km. Av 124 planlagte turer ble 84 gjennomført - 32 turer ble avlyst på grunn av været mens 8 turer ikke ble gjennomført av andre grunner. Det ble fløyet i alt 108 timer og det ble fraktet tilsammen 35 passasjerer. I løpet av prøveperioden skjedde det 5 havarier, hvorav tre skyltes motorproblemer mens to oppgis som førerfeil.



RAF BE-2e

Hensikten med prøveruten var å undersøke betingelsene for en kortere ruteforbindelse med hensyn til omkostninger og driftssikkerhet. Sjefen for flyvåpnet uttalte at han var meget vel fornøyd med sommerens flyvninger og spesielt ruteflyvningen - det er stadig fremgang. En kunne være fristet til å føye til: "Og takk for det".



Fokker CVE (til venstre) i lav høyde over flyplassen - med Skjetten i bak-grunnen.

Kjeller er vårt paradis

Vernepliktige flygere ble hver sommer innkalt til årlige regimentsamlinger eller bataljonsøvelser ved flyavdelingen på Kjeller. På innrykningsdagen var det alltid en velkomstfest og gjensynsgleden ga seg gjerne tilkjenne ved en ritualsang som gikk igjen i flere år. Melodien er "Stenka Rasin".

Vinget venn, med sol og sommer kommer du som trekkfugl hit.
Du bær bud om nytt som kommer, stimulerer oss til flid.

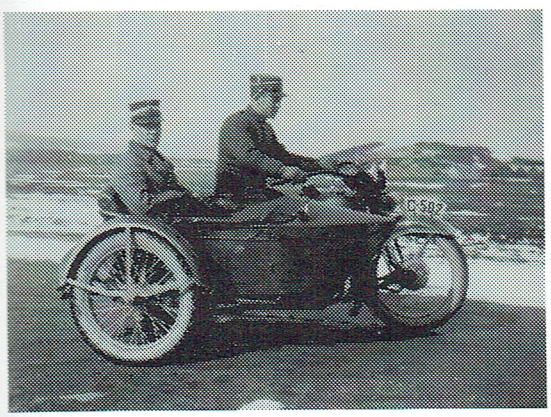
Takk for hilsen "Home Terra", hit til Kjeller sto min hu
nå vi er i samme kjerra, brorskaps skål tar jeg og du.

Du har rollet du har loopet, du så jorden fra det blå,
ennå har du ikke røpet beste sted du så på jord.

Helt fra Stratos ned til Måsan, rundt fra Peiping, Tripolis
./. Kjeller, Kjeller over alle. Kjeller er vårt paradis. ./.

Første og tredje vers ble sunget av garnisonsbefalet, annet og siste vers av de innkalte flygerne.

Teknisk offiser ved flyavdelingen

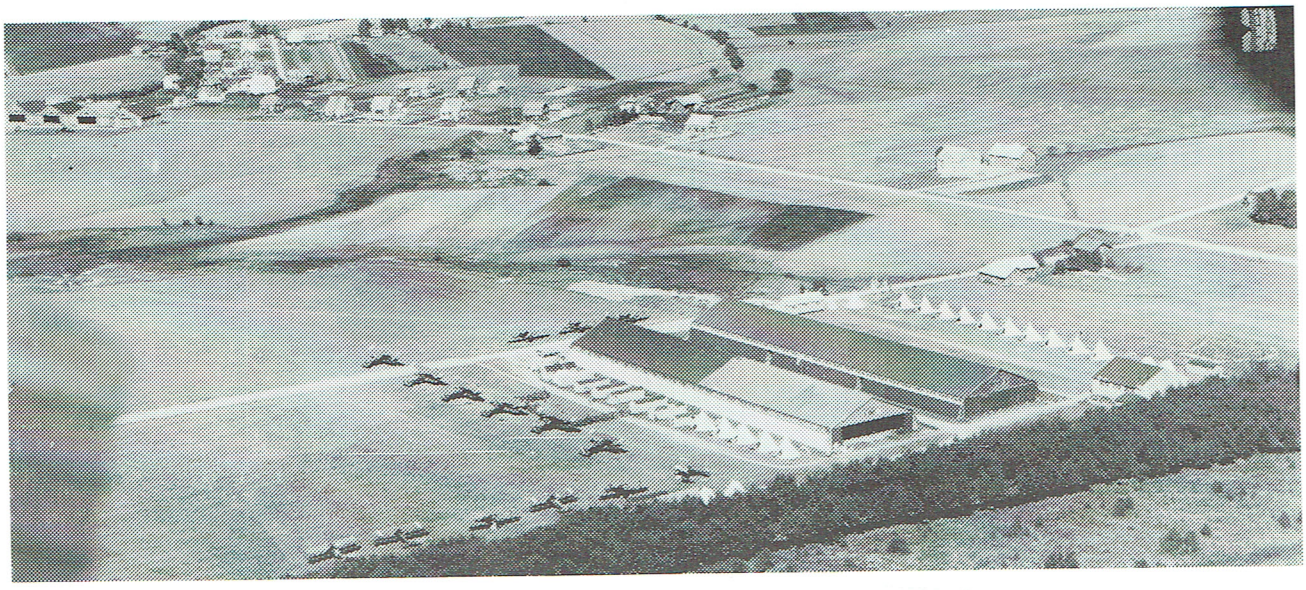


Fenrik Matre, med løytnant Rahm i sidevognen, på befaring med flyavdelingens 1200 kubikk Harley Davidson. Edvard Matre kom til Kjeller i 1922 og ble teknisk offiser i 1930. Walter Rahm kom til Kjeller i 1919 som mekanikerelev ved flyskolen. I 1921 tok han flysertifikat - inntil da hadde mekanikerbefalet ved flyskolen fått anledning til å ta flytimer på Farman. Rahm ble overmekaniker ved flyavdelingen (SFA) i 1924 - som landets yngste og siste mekanikerkommandersersjant. Det tekniske befalet som ble innkalt til regimentsamlingene ved flyavdelingen, gjorde tjeneste ved andre avdelinger i flyvåpenet utenom de årlige øvelsene. Walter Rahm var den eneste som var i fast tjeneste året rundt ved SFA. Han ble kjent som en "isbader" ved at han brukte å ta dusj om vinteren utenfor verkstedbrakka.

"Hundremeteren"

Søndenfjeldske flyveavdeling (SFA) ble opprettet i 1918. Avdelingen ble utvidet i 1930 og den gikk fra da av under navnet Flybataljonen.

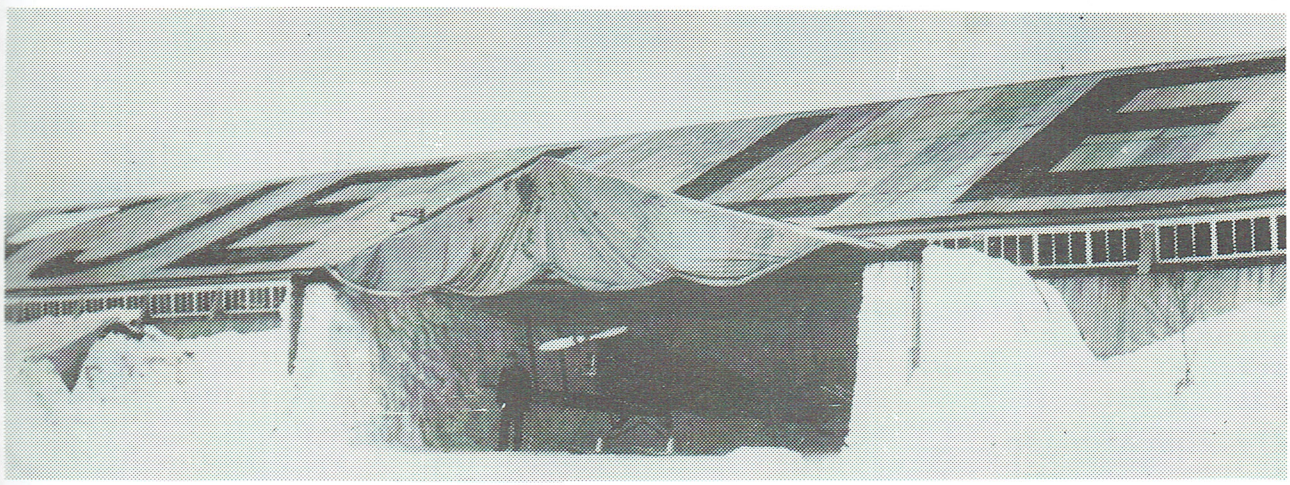
De to hangarene eller flyveskurene til flyavdelingen var 100 meter lange og ble bygget under første verdenskrig. Avdelingen holdt til ved Mosesvingen - krysset mellom Fetveien og Storgaten til Lillestrøm. Hele området ble vanligvis benevnt "hundremeteren".



Bildet ovenfor er fra 20-årene, mens bildet nedenfor er tatt først på 30-tallet, etter at det er lagt bølgeblikktak på søndre hangar.

Avdelingen hadde årlige våpenøvelser eller regimentsamlinger, og det ble satt opp en teltleir for de innkalte mannskapene, som først måtte gjennom en fire ukers rekruttskole. De åtte hyttene som en ser foran den nærmeste hangaren tjente som kontor og befalsforlegning. De har opprinnelig vært benyttet som transportkasser for fly som ble kjøpt utenlands. Flyplassen som avdelingen benyttet - den såkalte ytre flyplass - var adskilt fra den opprinnelige flyplassen på

Kjeller, som gjerne ble kalt skoleplassen. Da Kjeller også ble benyttet av sivile fly og var den første internasjonale flyplass i Norge, var det naturlig å vise flyverne at "her er Kjeller" - Det var tross alt bare et jorde uten noen vanlig rullebane. Den første "hundremeteren" ble påbegynt høsten 1916, og hadde da en grunnflate på 20x88 meter, men ble forlenget til 100 meter innen den var ferdig neste sommer. Hangarene lå like inn til Kjellergaten fra Lillestrøm, som på den tiden gikk helt frem til Fetveien. Takkonstruksjonen var ikke beregnet for store snømengder, og om vinteren ble det gjerne nødvendig å sette i gang med snømåking - noe som gikk hårdt ut over takpappen. Under det store snøfallet første nyttårsdag 1920 ble ca. 20 meter av taket i søndre hangar presset sammen. Noen uker senere falt også en tilsvarende del av taket i den andre hangaren ned. Det ble da gjort skade på to fly, en F-40 og en BE-2e, samt en del reservebæreflater som var lagret i hangaren.



Her er det laget en snøhangar for en Tiger Moth langs en av "hundremeterne". Bildet er fra ca. 1935.

Kvinnelig verneplikt på Kjeller

Det var suksess, stor suksess. Hvis alle mennesker var så fornøyet med hinannen og hverandre, med maten, sin kjøkkensjef og sin kjøkkenskriver som de var det deroppe på Kjeller, ville det være lett å leve - især på moen. Det er "Nationen" som gir denne beskrivelsen av leirkjøkkenet til Søndenfjeldske flyveavdeling under regimentsøvelsen 1929 da lottene fikk slippe til for å få skikk på matstellet.

Foreningen Norske Kvinners Frivillige Verneplikt (NKFV) arbeidet for å nytte kvinner til spesielle oppgaver som sykepleie og matstell på ekserserplassene. Kjeller ble gjort til en prøveklut, og "Akershus" kan fortelle at fra 25. juni er den kvinnelige verneplikt et faktum på Kjeller, idet kjøkkentjenesten ved SFA er overtatt av skolekjøkkenlærerinne frøken Agnes Glestad fra Moelv, med to unge damer som vernepliktige assistenter. De frivillige assistentene fikk avløsning i tur og orden etter et par uker.

Bildet viser frøken Glestad mellom to kvinnelige vernepliktige - Othilie Løchen (nr. to fra venstre) og Thora Hjort Wohl. Kaptein Bøe, sjef SFA, står i midten og kvartermester M.T. Kvaal til høyre. Jacobine Rye, som stiftet NKFV, står til høyre for kaptein Bøe.

Under mønstringsdagen den 26. august var det stor ekstraforpleining, og til aftens ble det servert skårne smørbrød med sjokolade - og "deretter dans". Det heter at - "Da guttene umiddelbart efter H.M. Kongens besøk fikk meddelelse om ekstraforpleining, var de, som rimelig kan være, meget fornøiet, og da de hørte om de 1 1/2 tusen smørbrød som var under forarbeidelse i Oslo av kyndige kvinnehender, da var begeistringen stor og almindelig".

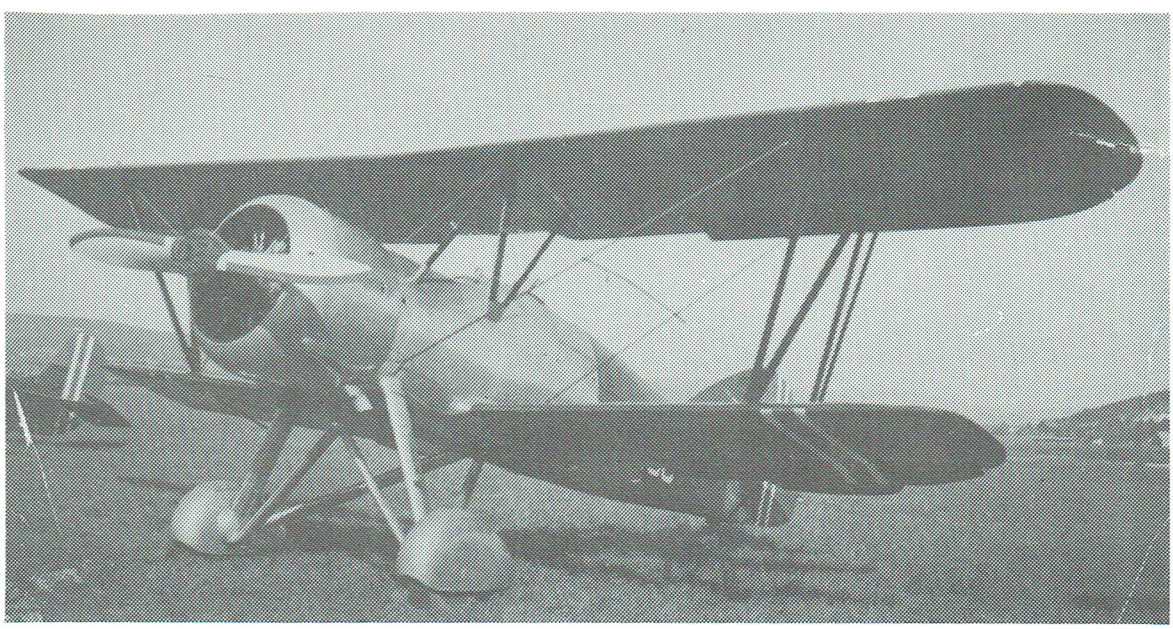
Flyvebataljonen

Året 1930 ble et vendepunkt i vårt forsvars historie. Den 1. januar ble den nye hærordning satt ut i livet. Hærens oppsetning ble innskrenket med 1/3 og øvelsestiden ble forkortet - den største reduksjon siden 1817, da den økonomiske nød tvang Stortinget til å sette Hæren på halv styrke. Flyvåpnet var den eneste gren som fikk muligheter for fortsatt vekst, men utvidelsen skulle skje over en periode på ti år. Forsvarsdepartementet hadde gått inn for et flyregiment på Kjeller, bestående av tre jagervinger, tre speidervinger og en bombeving - hver med ni fly pluss reservefly. Stortinget fant imidlertid å kunne gå med på at Søndenfjeldske flyveavdeling skulle utvides til en bataljon med tre vinger - jagerving, speiderving og bombeving. SFA gikk fra nå under navnet Flyvebataljonen.

De årlige flyøvelsene ble nå vanligvis benevnt bataljonsamlinger. Den første bataljonsamling ble avsluttet 26. august 1930. I alt 140 mann, hvorav 24 flygere, hadde deltatt i den 40 dager lange øvelsen. Forut for bataljonsamlingen hadde de nye flysoldatene gjennomgått rekruttskole. Lottene var igjen på plass og tok seg av kjøkken og matservering. Årets flyøvelse ble avviklet uten et eneste uhell, og dette ble tatt som et bevis på både materiellets og personellets høye standard.

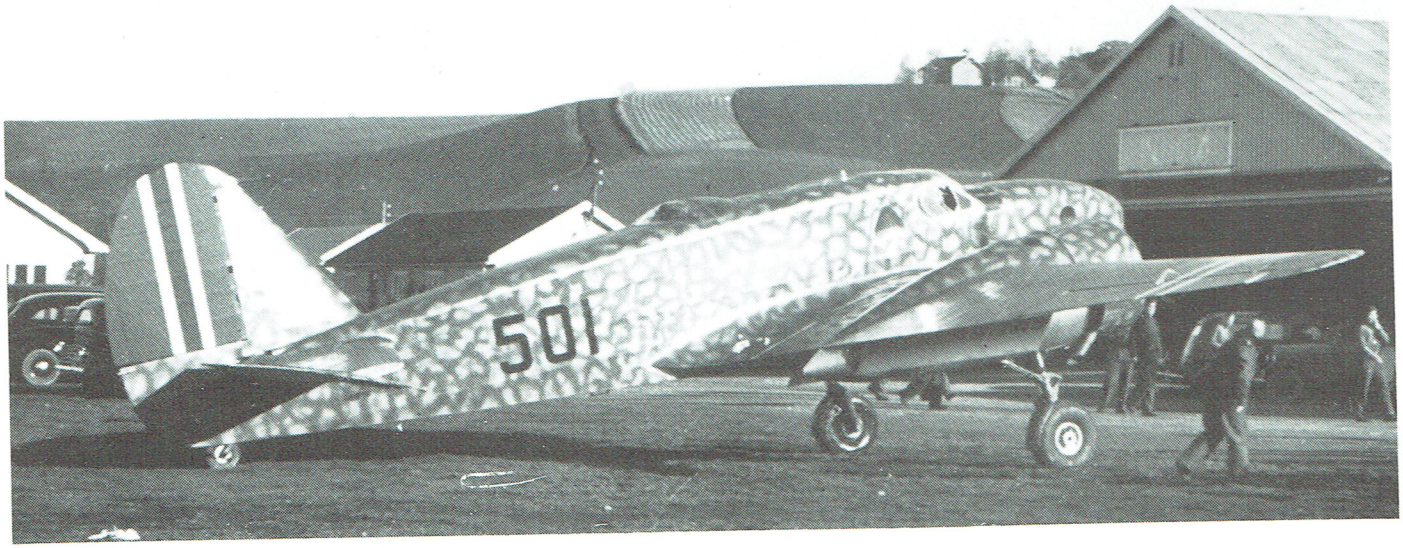
Tre kjente ansikter ved Flyvebataljonen: Kaptein Ole Reistad, major Henrik C. Norby og løytnant M. Kvaal (til høyre). Major Norby var sjef for Flyvebataljonen og han var samtidig plasskommandant på Kjeller (oberstløytnant fra 1939.) Kaptein Reistad ble sjef for Garnisonsvingen i 1937. Løytnant Kvaal var kvartermester, og i 1939 ble han kaptein og intendant.

De gamle flyene ble etter hvert satt på bakken, og i 1931 kan vi lese i avisen at i tillegg til 17 Fokker skal syv De Havilland Moth benyttes for første gang i sommerøvelsen på Kjeller. Disse flytypene ble trofaste arbeidshester som fortsatt var i tjeneste under det tyske angrep i 1940. I 1936 kan vi lese at det stilles store forventinger til det nye jagerflyet "Falk". For første gang var Flybataljonen oppsatt med en "virkelig jager" da det på sommeren det året ankom fire Armstrong-Whitworth "Scimitar" fra Storbritania. Flyet kunne i horisontal flukt holde en fart på hele 350 kilometer i timen.



Jagerflyet Scimitar - omdøpt til "Falk" - ble tatt i bruk ved Flyvebataljonen i 1936. Flyet svarte ikke til forventningene, og vinteren 1940 ble de tre gjenværende flyene benyttet av Flyskolen som treningsfly.

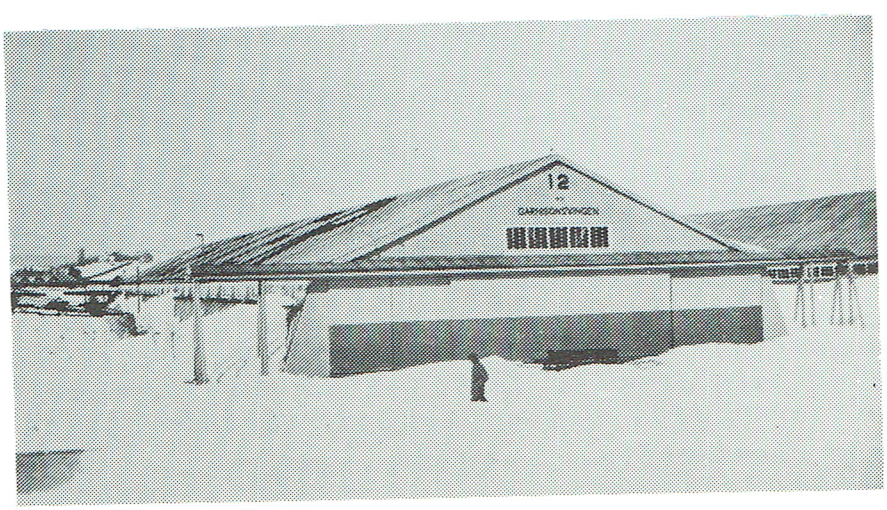
I 1938 er det jagerflyet Gloster Gladiator som får all oppmerksomhet. Det var denne flytypen - en todekker som kunne komme opp i 400 kilometer i timen - Jagervingen benyttet på Fornebu 9. april 1940. Og endelig, i 1939 kommer det fire Caproni C-310 - et tomotors bombefly som ble anskaffet fra Italia i bytte mot klippfisk. Dette var den første en-dekker (monoplan) - og dessverre også den siste flytypen - som kom i tjeneste i flyvåpenet før det tyske overfallet. De nye bombeflyene svarte imidlertid ikke til de store forhåpningene.



Den siste flytypen som ble tatt i bruk av Flyvebataljonen - bombeflyet Caproni C-310, også kalt "klippfiskbomberen".

Garnisonsving og feltverksted

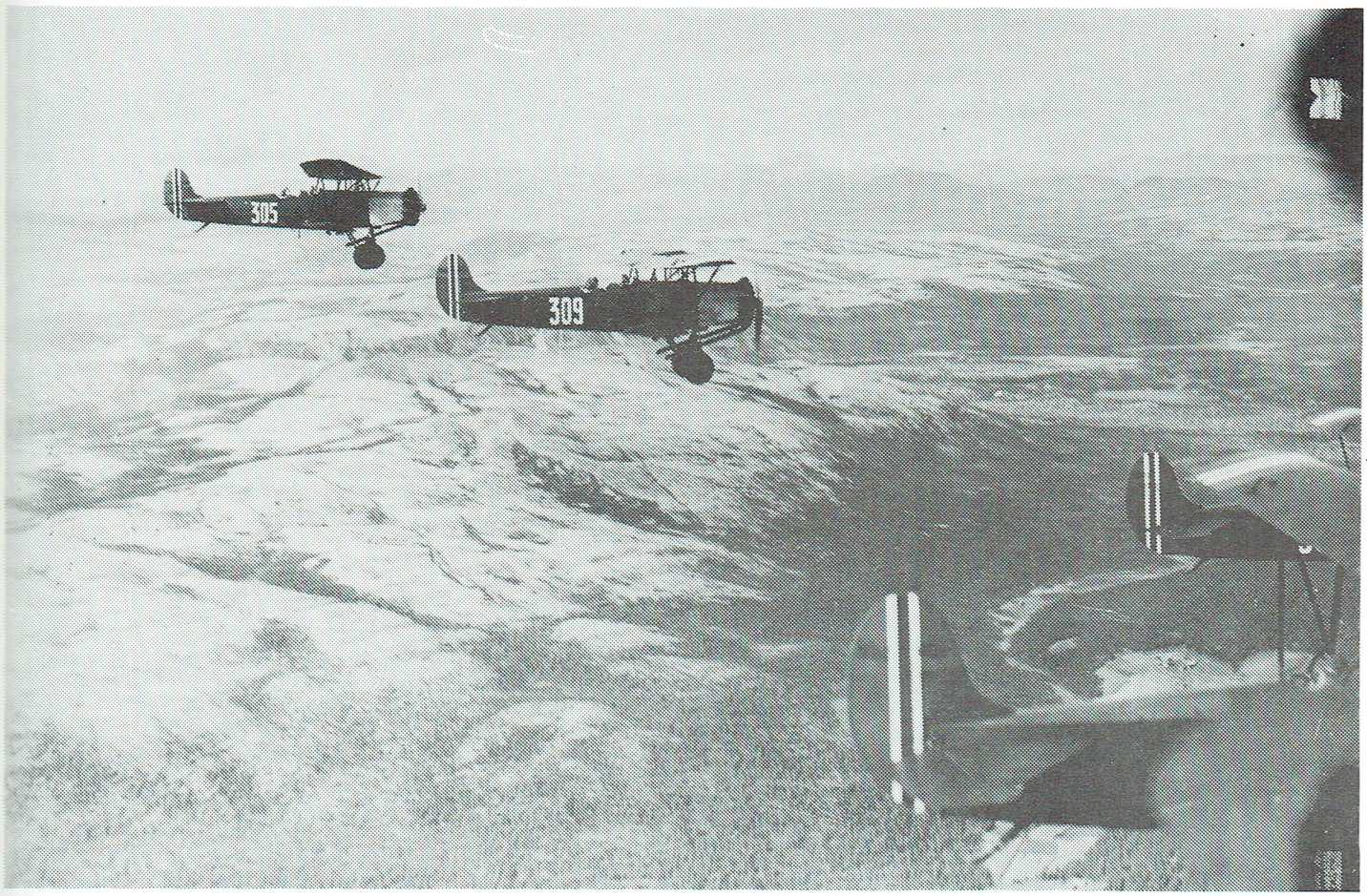
Flyvebataljonen hadde oppsetning for tre vinger eller "skvadroner", og bemanningen bestod for det meste av vernepliktig befal og mannskap som ble kalt inn til årlige øvelser. Det var først fra budsjettåret 1932-1933 at Stortinget bevilget de nødvendige midler for opprettelse av en garnisonsving med fast bemanning. Den 1. juli 1932 ble kaptein Erling Munthe Dahl tilsatt som den første sjef for Garnisonsvingen. To år senere fikk bataljonen bevilgning til opprettelse av en egen verksted-avdeling. Kaptein Harald Hansen (senere Heirung) ble utnevnt som sjef for Feltverkstedet fra 1. juli 1934. Han hadde tidligere vært teknisk offiser ved Flyveskolen. I en rapport fra repetisjonsøvelsen i 1935 fremgår det at bataljonen har for første gang hatt sin egen feltverkstedsjef, "en ordning som det er knyttet avgjørende fordeler til".



Feltflyplasser

Øksna i Østerdalen 1931.

Allerede fra de første barndomsårene på Kjeller og gjennom alle mellomkrigsårene var det behov for å kunne benytte såkalte feltflyplasser forskjellige steder rundt om på Østlandet. Det dreide seg vanligvis om et dyrket jordstykke som kunne benyttes etter nærmere avtale etter at slåtten var unnagjort. Dette bildet er fra Flyvebataljonens sommerøvelse med Fokker ved Rustad-Klargjøringen av flyene skjer til klingende spill.

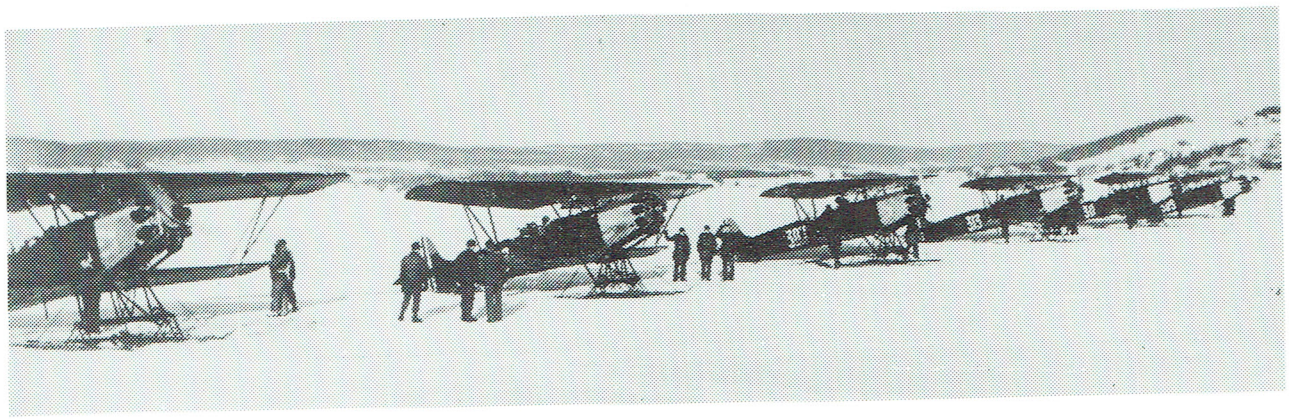


Fokker CVE i formasjon undervegs fra en feltflyplass.

Vinterøvelser

Midt i trettiårene ble det arbeidet med planering, drenering og utvidelse av Kjeller flyplass. Det ble også nødvendig å pløye opp alle jordene og legge nytt gressdekke på hele plassen. Flyøvelsene

kunne derfor ikke gjennomføres hvert år om sommeren slik som tidligere. Avisen "Akershus" opplyser at Flyvebataljonen har vinterøvelse på Kjeller fra 10. februar til 31. mars 1934 med 150 mann og et snes maskiner, Fokkere og Mother. Vi får høre at seks fly har holdt til i Ytre Rendal og seks i Landåsen, Valdres. Dessuten var det fly på Geilo og Årnestangen - hvor flygerne fikk øvd seg i bombing og skyting. Neste vinter dro Speidervingen på langtur til Kirkenes med fem fly. De gikk først til Øyeren da det var for kort bane på Kjeller for å ta av med en fullastet Fokker. Flyturen til Nord-Norge startet 27. februar og flyene kom tilbake til Kjeller 27. mars 1935. Sommerøvelsene kom i gang igjen i 1936, men det ser ut til at vinterøvelsene var kommet for å bli, for vi hører om flere øvelser på vinterstid for fastlønnede flygere og en del ulønnede.



Langvinget Fokker CVE under vinterøvelse på Kjeller.

Ikke godt å være bombefly når jagerne slippes løs

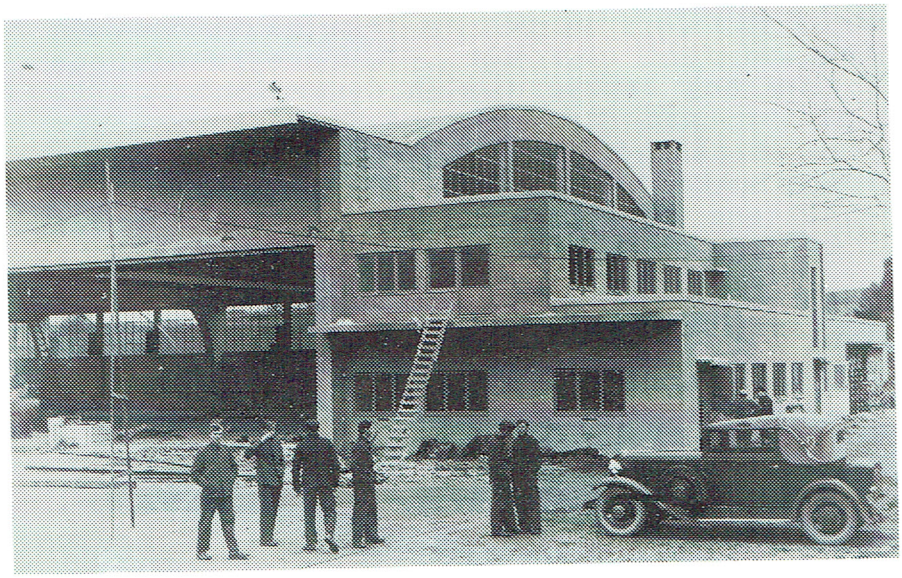
Morgenposten var på formiddagsvisitt hos Jagervingen på Kjeller i august 1938 da de nye jagerflyene Gloster Gladiator tumlet seg

mellom skyene. Vi får høre at det ble stor jubel blant flygerne da de seks nye engelske jagerne dumpet ned på flyplassen tidligere på sommeren. Man hadde stillet store forventninger til de nye flyene - men hadde allikevel ikke trodd at de skulle være så lekre og lettmanøvrerte som de var. De er helt ypperlige når det gjelder å avskjære angrep fra bombefly. Hastigheten er upåklagelig - ca. 400 kilometer i timen, og mitraljøsene kan pøse ut 5000 skudd i minuttet. En formiddagsstund ved Jagervingen er ikke så lite av en opplevelse. Her er det futt og fart over alt. Brunstekte kropper skinner i solen. Det er ikke noe unødvendig uniformspåbud. Alle får lov til å gå som det passer best når de er på landjorden - men når de skal opp blant skyene er påkledningen til gjengjeld så meget mere omfattende. Foruten den tykke flyhabitten må alle menn spenne på seg fallskjerm - og ansiktene formelig lyser av ansvar når de roper "kontakt" og de 720 hestekreftene brøler i med sin knitrende dur.

Jagervingens populære sjef er kaptein Motzfeldt, som hele dagen lang er i sving for å gi sine flygere råd og vink - og peker på eventuelle småfeil de første gangene de er oppe med de nye vidundermaskinene. På spørsmål om det er vanskelig for de innkalte flygerne å tilpasse seg de nye flyene, sier vingsjefen at tiltross for den korte tjenestetiden de ulønte flygerne har, så imponerer de ham like meget hvert år: "Her kommer de fra sine studier, sin forretning eller sine andre gjøremål og har ikke hatt noe med flyging å gjøre på et helt år. Og allikevel er de i løpet av få dager så opptrent at de helt forsvarlig flyr alle flytypene våre".

Journalisten "Kire" håper at nyerhvervelsen kan bli til glede - og at den også kan bli til stor praktisk nytte om det en vakker dag skulle brenne løs for alvor. Og han tilføyer: For hvem vet - i disse dager er alt mulig.....
Den 9. april 1940 lå Jagervingen på Fornebu - men det er en annen historie, om enn ikke Kjellers historie.

Personellet ved Flygebataljonen (ny rettskriving av 1938) ble innkalt til nøytralitetsvakt like etter krigserklæringen for den andre verdenskrig 3. september 1939. Bildet på foregående side viser befal og mannskaper som venter på uniformseffekter ved "hundremeteren" på mobiliseringsdagen 5. september.



Den nye "hundremeteren" - Flygebataljonens tredje og siste hangar - nærmer seg fullførelse. Bildet er tatt under nøytralitetsvakten 20. oktober 1939. Hangaren ble betegnet som en ny epoke med moderne utstyr som elektrisk portkjøring, varmluftoppvarming og takbjelke med løpekatt for løfting av fly. Hangarhallen hadde en gulvflate på 60 x 35 meter. Kun verksted- og kontorfløyen overlevde krigsårene - fløyen benyttes nå som trykkeri og fotolaboratorium.

Gladiator jagerfly med norskbygget skiunderstell.

BYGGING AV FLY

Avisen "Akershus" lar oss i begynnelsen av januar 1913 få kjennskap til at mekanikerne på Kjeller var opptatt med å lage reservedeler til flyene - det viser seg nemlig at det faller uhyre meget billigere å forarbeide disse delene enn å innføre dem fra utlandet. Vi får høre at i tillegg til at man er ivrig opptatt med reparasjon av "Njaal", har man dessuten et nytt fly under bygging. Sem-Jacobsen skriver at da også "Ganger Rolf" ble ødelagt "stod vi uten fly og uten penger til å skaffe oss noe. Jeg hadde imidlertid i løpet av vinteren ved forskjellige verksteder fått forarbeidet diverse reservedeler til våre fly. Vi hadde også i Frankrike fått reparert den om vinteren ødelagte motor. Landsinnsamlingen gav oss penger til å bygge. I en fart blev der innredet snekkerverksted i flyveskuret på Kjeller og så gikk vi i gang med bygging av et nytt fly. Vi hang i dag og natt og 17. mai stod det ferdig. Jeg hadde gledet mig til den dag å foreta en tur over Oslo i det første norskbyggede fly. Men så glatt skulde det ikke gå. Da vi skulde foreta den avsluttende kontrollmåling av flyet, stemte ikke målene. Vi skrudde på strekkfiske, slakket og strammet på stag, men like lite hjalp det. Når vi fikk det riktig et sted blev det straks galt et annet sted. Efter mange timers strev, bestemte jeg mig til å ta hele flyet fra hverandre og bygge det op på ny".

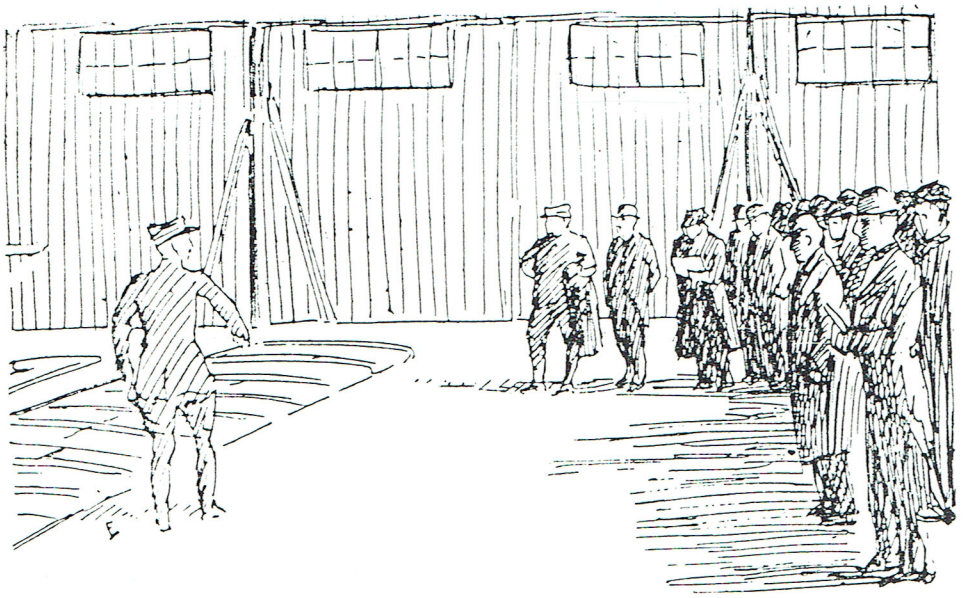
Johannes Nielsen og K.S. Hansen - våre første flymekanikere og flybyggere.

Den første flyfabrikasjonen fant sted i flyskur nr. 1. Bildet er fra 1913. Legg merke til at de øvre vingetippene på "Longhorn" kunne felles ned for å spare hangarplass.

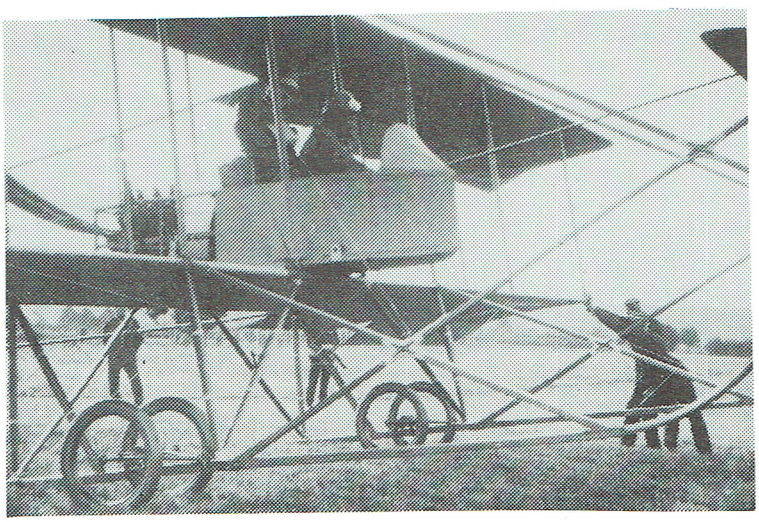
Sem-Jacobsen forteller videre i "Til veirs på norske vinger" at de hadde ytterst beskjedne hjelpemidler. "Vi hadde ikke elektrisk lys og kraft og ikke en eneste arbeidsmaskin i vårt første verksted på Kjeller. Men vi hadde noe som var verdifullere enn det beste tekniske utstyr: våre flinke mekanikere og arbeidere: Nielsen, Hansen, Pedersen, Haug, Amundsen, Levin og Gottfred Nielsen. De var alle uten untagelse besjelet av en så glødende iver, interesse og lyst til arbeidet, at det hjalp oss over alle vanskeligheter og manglende tekniske hjelpemidler".

De første norskbyggede flyvemaskiner

Tidens Tegn besøkte Kjeller 29. april 1913 sammen med andre innbudte, og neste dag har avisen en tegning fra den første "flyfabrikken". Vi får høre at under ledelse av hr. kaptein Sem-Jacobsen har man i hangaren ved Lille-strømmen forarbeidet to fullstendige Farman biplaner. Treverket er laget hos Jordan i Kristiania mens endel av jernbeslagene kommer fra Kongsberg vaabenfabrik, men alt er satt sammen og vingene trukket her på Kjeller. Motor og propell er det eneste som må hentes utenfor landets grenser. En av maskinene vil få motoren til "Njaal", og det står bare på en syv-åtte tusen kroner til ny motor for den andre maskinen.



De to nye flyene var en kopi av de to første Maurice Farman flyene som året før ble anskaffet fra Frankrike, men Sem-Jacobsen hadde forlenget gondolen slik at det ble sitteplass for to mann.



Nærbilde av en Maurice Farman MF.7 "Longhorn". Det er trangt om plassen for passasjeren - han nærmest sitter oppreist på bensintanken. Betegnelsen "Longhorn" kom av de lange hornene eller meiene til fremre høyderor (canard, d.v.s. and).
Bildet viser "Ganger Rolf" slik den var forut for havariet 29. april 1913.

FF 1 "Longhorn" byggenummer 3 - den nye "Ganger Rolf" - som fortsatt ble regnet som Hærens fly nr 1. Vi ser at gondolen har blitt forlenget, men ellers ble det benyttet en god del deler fra det opprinnelige fly nr. 1.

Etter presseomvisningen fikk noen av de innbudte anledning til å bli med noen småturer i luften. Tidens Tegn stod nettopp for tur da det skjedde et uhell med "Ganger Rolf". Det hadde regnet, og rittmester Thaulow klarte ikke å få flyet i luften på det bløte jordet og havnet i en grøft ved enden av plassen. Flyet fikk ødelagt propellen og den ene vingen ble endel skadet. Reparasjonen viste seg å bli omfattende, og det ble derfor satt i gang bygging av et tredje fly - basert på brukbare deler fra havariet.

Det første norskbygde flyet kom i luften 22. mai og det neste var klar 24. juli. Det gikk et helt år før det tredje flyet kom i luften - den 7. juli 1914. Det fjerde og foreløpig siste flyet som ble påbegynt på Kjeller i denne perioden, ble prøvefløyet den 12. april 1915. Motoren hadde stått i aeroplan nummer 2 (opprinnelig "Njaal"), men forgasseren var laget hos A. Gulowsen A/S, og A/S Elektrisk Bureau hadde laget propellen.

De norskbygde flyene fikk typebetegnelsen FF 1 "Longhorn". Det ble foretatt enkelte mindre forandringer med hensyn til profilering av stendere og bæreflater, og dette førte til at de norske flyene fikk ca. 8 km større hastighet pr. time enn de franskbygde flyene av samme konstruksjon.

Hærens flyvemaskinfabrikk opprettes

Like før utbruddet av verdenskrigen i 1914 fikk flyvevesenet den første ekstraordinære bevilgning av Stortinget til blant annet anskaffelse av flymateriell. Men stormaktene var raskt ute med eksportforbud, og i løpet av de to første krigsårene var det så godt som håpløst å kunne kjøpe noe fra utlandet hvis det dreide seg om fly, flymotorer eller kritiske materialer og råvarer som ble

benyttet til flyproduksjon. Eneste utveg var å bygge flyene selv, men det bød på store problemer å utvide den produksjonen som allerede var kommet i gang på Kjeller. Her fantes det knapt nok noe som kunne kalles et verksted, en manglet lys og elektrisk kraft, og det var dessuten vanskelig å få fatt i fagarbeidere og kvalifisert arbeidskraft.

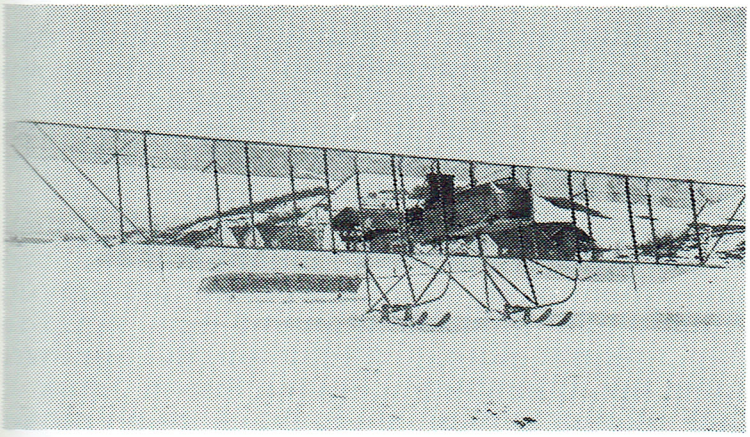
I desember 1914 gikk derfor Forsvardepartementet inn for et forslag fra kaptein Sem-Jacobsen om å opprette et midlertidig flyverksted i Oslo. Allerede i begynnelsen av januar 1915 kan avisene fortelle at det er innredet et verksted i Kristiania Sporveisselskaps store nye vognhall ved Sagene, og arbeidet med å montere flyvemaskiner er alt kommet i gang. Verkstedet kom raskt i full drift med en arbeidsstyrke på ca. 20 mann.

De tre første flyene fra Sagene var av samme type som de fire flyene som allerede var bygd på Kjeller - FF 1 "Longhorn". Det var i utgangspunktet Maurice Farman "Longhorn", men etter hvert ble det foretatt en rekke forandringer av konstruksjonen. Således ble det forreste høyderoret fjernet, og halen ble bygget om fra dobbel til enkel. Begge deler var et ledd i arbeidet med å frembringe et mere stabilt fly. Den nye utgaven fikk typebetegnelsen FF 2A "Shorthorn" (MF15). FF 1 anga "Flyvevesenets flytype nr. 1" og MF15 stod for Maurice Farman konstruksjon, årsmodell 1915.

Personellet ved flyverkstedet i Sporveishallen på Sagene i 1915.

Verkstedene på Sagene produserte i løpet av 1 1/2 år i alt 11 fly. Fire av flyene var av typen FF 3 "Hydro", med lengre vinger og større motor, og som egentlig var beregnet for flottører. Det ble dessuten forarbeidet beslag og treverk for ytterligere 5-6 fly (FF 2). Etter hvert som flyene var ferdige, ble de kjørt med hest og

vogn til Kjeller hvor de ble montert og prøvefløyet.



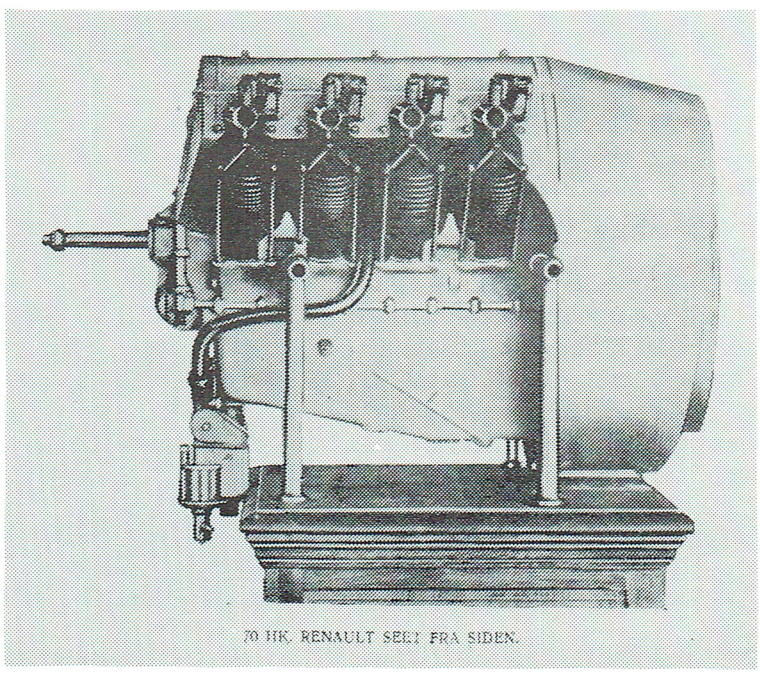
Sem-Jacobsens konstruksjon FF 3 "Hydro". Det fremgår av navnet at det var ment som et "hydroaeroplan" - men det ble med planene. Vi kan se at hver vingehalvdel på "Hydro" har fem sett med vertikale stendere, mens en "Shorthorn" har kun fire. "Hydro" hadde et vingespenn på hele 19,1 meter.

Norskprodusert flymotor

Den største vanskeligheten med flyproduksjonen bestod i å finne en løsning på motorproblemet. I mai 1914 ble det bestilt fem motorer fra Renault, men den franske stat tok beslag i motorene like etter krigsutbruddet. Det ble da satt i gang forarbeide for bygging av flymotorer her hjemme. Motorfabrikken A. Gulowsen A/S sa seg villig til for egen regning og risiko å bygge en sytti-hesters flymotor etter modell av Renault. Gjentatte forsøk på å skaffe tegninger, modeller, beregninger og tekniske data fra Frankrike ble bestandig avslått. Til tross for at alt måtte utarbeides i Norge, var tegningene ferdige i oktober 1914. Etter mange skuffelser og ni måneders utrettelig arbeide var den første motor ferdig i mai 1915. Tre timers kjøring med full gass i prøvebenk gikk utmerket, og få dager etter var motoren installert i et fly og prøvefløyet.

Gulowsen bygget i alt ti motorer av denne typen, og det var denne produksjonen som gjorde det mulig å drive flyøvelser i årene 1915-1917. De norskbygde motorene gikk som våre mest benyttede skolemotorer helt frem til 1919-1920. Det siste flyet med Gulowsen-motor ble solgt på auksjon i desember 1922.

De norskbygde motorene fra Gulowsen var en kopi av en fransk Renault V-8 motor på 70 hk. Det var en luftkjølt "pusher motor" beregnet for montering bak flykroppen hvor propellen skjøv flyet forover. Motoren gikk normalt med 1800 omdreininger i minuttet, men hastigheten på propellen ble giret ned til det halve. Bak på motoren (dvs foran i fartsretningen) satt det en kjølevifte som var montert direkte på veivakselen.



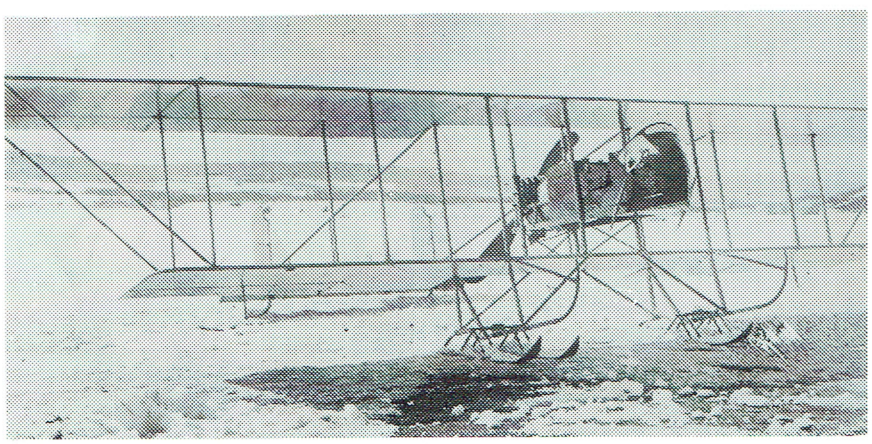
70 HK. RENAULT SETT FRA SIDEN.

Fly på ski

Det skjedde den 8. januar 1916. Kaptein Sem-Jacobsen foretok da den første flytur med skiunderstell. Han rapporterer at det var ingen vanskeligheter med å starte og lande på snøen. Problemet var å bedømme høyden og unngå å bli snøblind. Men et par franske briller med gult "eros" glass viste seg å være meget gode.

Sem-Jacobsen fikk forarbeidet et sett flyski i november-desember 1915. Han hadde ingen erfaring eller utenlandsk forbilde å støtte seg til. For beregning av bæreevnen gikk han ut fra at lengde og bredde måtte avpasses til flyets vekt i samme forhold som vanlige ski i forhold til vekten av en voksen mann. Etter en del prøver fikk han imidlertid erfaring for at flatebelastningen kunne økes i betydelig grad. Istedenfor fire ski gikk han over til å benytte to med litt større bredde.

De første forsøkene med skiunderstell ble foretatt med et fly av typen FF 1 "Longhorn" (byggenummer 1). Da snøforholdene i januar 1916 var "fullstendig umulige for anvendelse av hjul", ble skiene flyttet over på en FF 2A "Shorthorn" som da var klar for testflyging (byggenummer 8).



Bildet viser en FF 2A "Shorthorn" (MF 15) som ble "innfløyet" i januar 1916 med de første skiene som ble laget for fly.

Det viste seg at flyging med ski var vel så enkelt som flyging med hjul om sommeren. Vekslende føreforhold som tynn eller hård skare, dyp løs snø, kram snø, voldte ingen vanskeligheter. Det tok ikke lang tid å lage ski til hele flyparken, og fra 1916 og helt frem til 1939 skiftet alle landflyene over til ski så snart snøen hadde lagt seg. I et land som vårt, hvor landingsplassene om sommeren var få og små, mens man om vinteren hadde fullt opp av store snø- eller isdekte flater, ble vinterflyging med ski langt mindre farefull enn sommerflyging med landfly.

I en rapport fra testflygingen den 27. januar 1916 får vi høre at de tre prøveturene med skiunderstell forløp heldig og viste at aeroplanet under flukt i luften var godt avbalansert, lett å styre og hadde stor stigeevne. Sem-Jacobsen forteller i en annen rapport at: "Det første aeroplan av denne type blev prøvefløiet på Kjeller Flyveplass i januar 1916. Ved den nye type har man opnaaet med samme motorkraft (70 HK,) at øke hastigheten fra 78 km pr. time til 105. Samtidig har man opnaadd at øke bæreevnen fra 270 kg til 350 kg nyttelast. Endvidere er stigeevnen betydelig øket, De ældre aeroplaner krævet en halv time for stigning til 1000 m paa 8 minutter".

Ny flyfabrikk på Kjeller

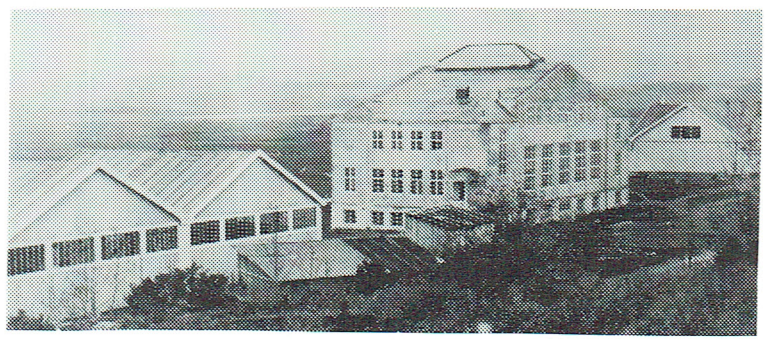
Den 30. april 1915 ble det vedtatt i statsråd at det skulle oppføres en flyfabrikk på Kjeller. Kaptein Sem-Jacobsen hadde gått inn for at fabrikken skulle ligge i Oslo, men Kjeller ble valgt ut fra militære hensyn. Det ble vist til at beliggenheten for våpenfabrikken på Kongsberg og ammunisjonsfabrikken på Raufoss vidnet om forutseenhet hos dem som stod for stedsvalget. Det hadde allerede kommet oppsigelse fra Kristiania Sporveisselskab med krav om utflytting fra trikkehallen på Sagene fra "første aprildag flyttedag".

Den nye fabrikkbygningen på Kjeller var kommet under tak og ble tatt i bruk i mai 1916 - samtidig med storflommen som satte flyplassen under vann og stod en halv fot over gulvet i motorverkstedet.

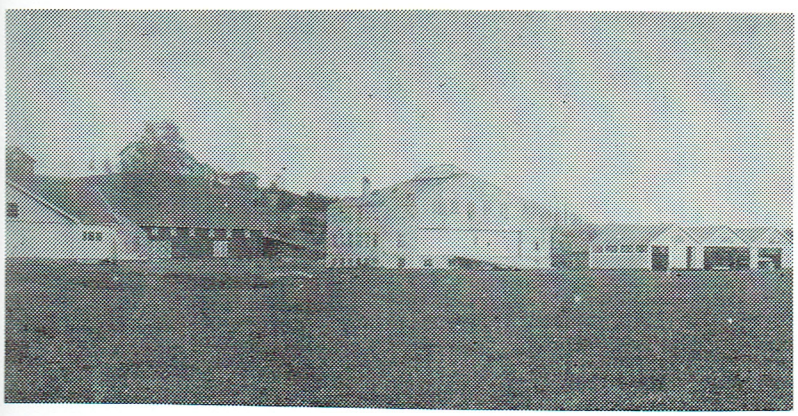
Det var allerede bygget fire små hangarer for Teknisk avdeling - flyskur A var ferdig 22. januar, og de sammenhengende flyskurene B, C, D ble tatt i bruk den 31. mars 1916. Virksomheten på Sagene opphørte og flyttet til Kjeller med flyvevesenets "Hupmobil" i månedsskiftet juni-juli 1916.

Fabrikkbygningen hadde to etasjer pluss kjeller. Første etasje inneholdt en fly-monteringshall, som av hensyn til flomfaren lå så høyt over terrenget at en måtte bruke en låvebrulignende rampe for å trille flyene ned på bakken. I kjelleren var det maskinverksted, malerverksted og lager, mens det i annen etasje var snekkerverksted, sveise- og fileverksted. I tillegg ble de fire flyskurene samt gjødselkjelleren i en driftsbygning tilhørende Kjeller gård brukt til flyreparasjoner.

Flyfabrikken slik den så ut da den var ferdig sommeren 1916. Bildet er tatt fra oversiden av Fetveien, like nedenfor Kjeller gård.



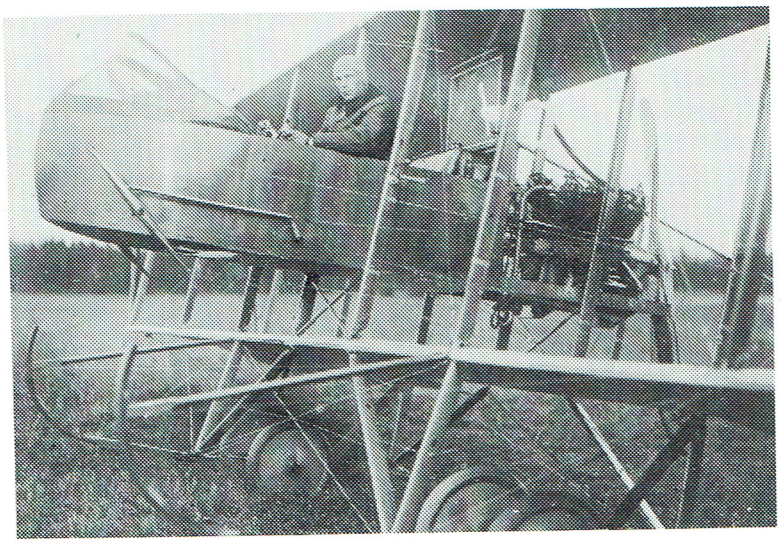
På bildet nedenfor ser vi den fra motsatt side - fra flyplassen.



Låvebygningen i bakgrunnen til venstre ved Fetveien og tilhørte Kjeller gård. Høsten 1912 ble låven benyttet som verksted og "hangar". Flyets hale gikk inn gjennom de største låvedørene, og ved hjelp av en jernbanepressenning ble det ordnet med et provisorisk flyskur.

Fabrikkanlegget hadde hverken innlagt vann eller strøm i den første tiden. Vann ble til dels hentet i en kilde ved Nitteberg, men som oftest måtte vannet kjøres fra Lillestrøm - hvoretter det ble tømt i et stort trekar i kjelleren av fabrikkbygningen. Elektrisk lys fantes ikke, og driften av maskinene ble besørget av en 7/8 Hk "Grei" petroleumsmotor fra Gulowsens motorfabrikk. Den var plassert under rampen opp til monteringshallen. Kraftoverføringen til de enkelte maskinene, skjedde ved hjelp av et remtrekkanlegg med drivakslinger som gikk helt opp til snekkerverkstedet i annen etasje. Trekkraften strakk imidlertid ikke til for drift av alle maskinene samtidig.

Det første flyet som ble levert fra den nye flyfabrikken ble testfløyet den 14. oktober 1916. Det var en FF 2A "Shorthorn" (MF 15) med byggenummer 16 (Hærens fly nr. 3).



Nærbilde av en norskbygd FF 2B "Shorthorn" (MF 17). Parantesbetegnelsen står for årsmodell 1917.

Legg merke til radiatoren bak flygeren. Noen av flyene var utstyrt med en væskekjølt motor av fabrikat de Dion eller Curtiss.

Flyproduksjon under første verdenskrig

Det å sette i gang produksjon av fly bød på svært mange problemer. I første omgang trengtes fagfolk som kunne bygge fly. Disse fantes ikke fra før og måtte læres opp. Det ble antydet at det trengtes 1-2 år for å lære opp spesialister som fra før var fullt utdannete håndverkere.

Tilgangen på folk var heller liten, dels fordi man ikke kunne skaffe boliger. Den private industrien tilbød dessuten høyere lønninger enn Staten slik at det var vanskelig å konkurrere om arbeidskraften. Lite tilfredsstillende lønns- og boforhold bevirket at det var vanskelig å beholde flinke arbeidere over lengre tid. For budsjettåret 1917-1918 ble det av Forsvarsdepartementet stilt midler til rådighet for oppførelse av en funksjonær- og fire arbeiderboliger på Kjeller. Senere ble det oppført flere hus i fabrikkens regi.

Da verkstedet på Sagene startet opp flyproduksjon i januar 1915 fantes det ikke ferdige utarbeidete arbeidstegninger til flyene. Kaptein Sem-Jacobsen hadde bare noen ufullkomne og ytterst unøyaktige tegninger han hadde fått med fra Frankrike. Det ble

derfor snart ansatt en tegner på Kjeller, men han hadde ikke muligheter for å holde tritt med produksjonen. Litt senere ble nok en tegner og en assistent ansatt på tegnekontoret, men selv da lå de på etterskudd. Dette medvirket til at produksjonen ble sterkt hemmet. Mange av arbeidene som skulle utføres i fabrikken ble gjort etter blyantskisser og muntlige anvisninger til arbeiderne. Målet var imidlertid å ligge seks måneder foran med beregninger og tegninger.

Et annet stort problem var at det på grunn av krigen var svært vanskelig å få tak i nødvendig materiell fra utlandet som motorer, dekk, slanger, propeller, diverse instrumenter, strekkfisker m.m. Likedan var det problemer med å skaffe varer som aluminiumsplater, kobberrør, bomullsduk, skruer, pianotråd, wire osv. Det ble derfor gjort forsøk på å bli mest mulig selvhjulpen. Det ble anskaffet en skruemaskin som greide å produsere 150 skruer om dagen. Dette dekket omtrent halvparten av behovet. Det ble tilvirket stanser for en del enkle beslag. Verktøymakere var likevel en mangelvare.

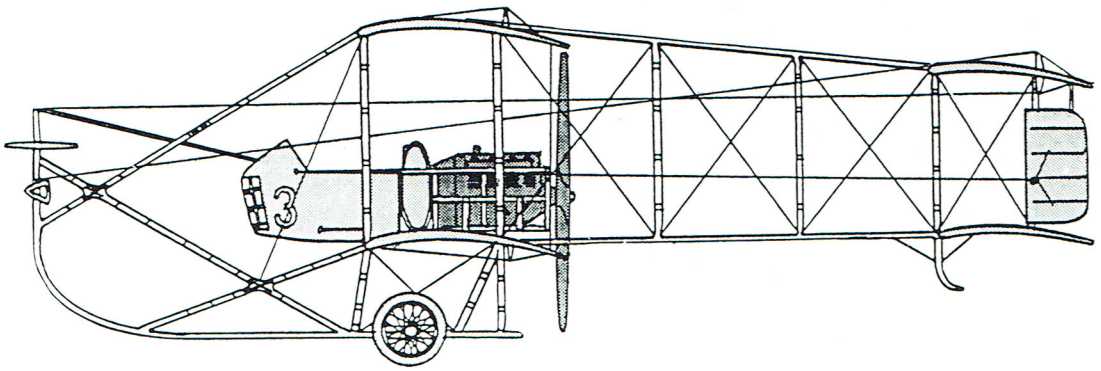
Det ble ansatt kvinner i fabrikken for å utføre sying og trekking av de dukkledde flatene. Erfaringene med den kvinnelige arbeidskraften var svært gode både med hensyn til nøyaktig utførelse og lønnskostnad. I fremtiden ville man derfor satse utelukkende på å drive disse avdelingene med kvinnelig hjelp, het det!

Motorreparasjonsverkstedet var en viktig del av flyfabrikken. I de første årene av driften ble det der brukt motormekanikere utdannet på sivile verksteder. Det viste seg snart at disse ikke var vant til de høye krav til presisjonsarbeide som krevdes til en flymotor. Fabrikken tok derfor ut de flinkeste folkene fra file- og dreieverkstedet og lærte opp disse til spesialarbeidere i motorverkstedet. Dette resulterte i et langt mer omhyggelig og pålitelig arbeid utført i motorverkstedet.

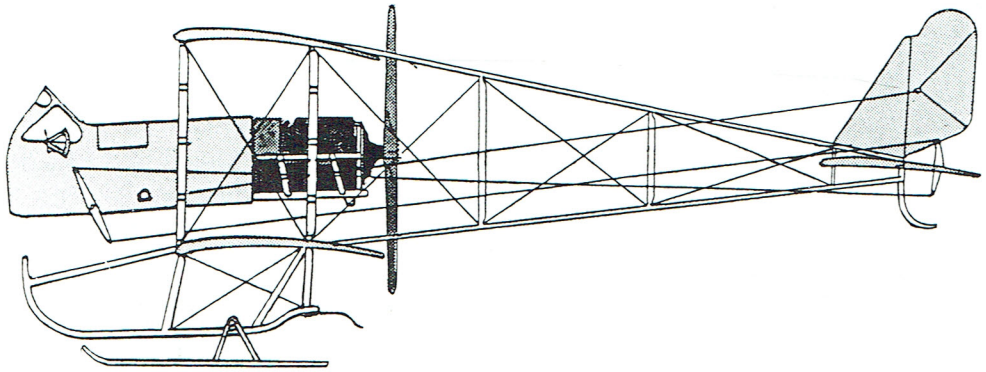
Bildet viser en roterende stjernemotor under testkjøring i prøvebukk.

Avro 504 var utstyrt med en 80 hk roterende motor av typen Gnome, men denne ble senere skiftet ut med en svensk Thulin motor av samme konstruksjon. Flyvåpenet fikk som gave fra Roald Amundsen en Avro 504 som var utstyrt med en 140 hk nisylindret roterende motor av typen Gnome Rhone.

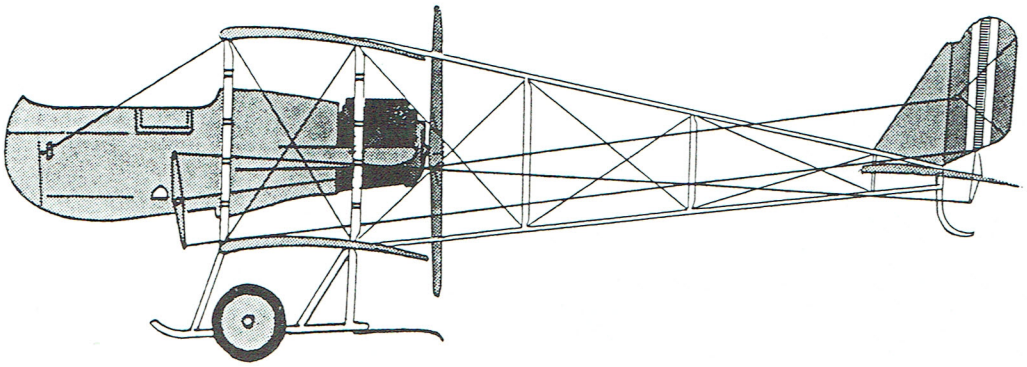
Vi ser at den mobile kjørebukken er bygget på en kanonlavett.



Maurice Farman FF 1 "Longhorn". Bygd på Kjeller og Sagene 1913-1915. Var i bruk frem til 1921.

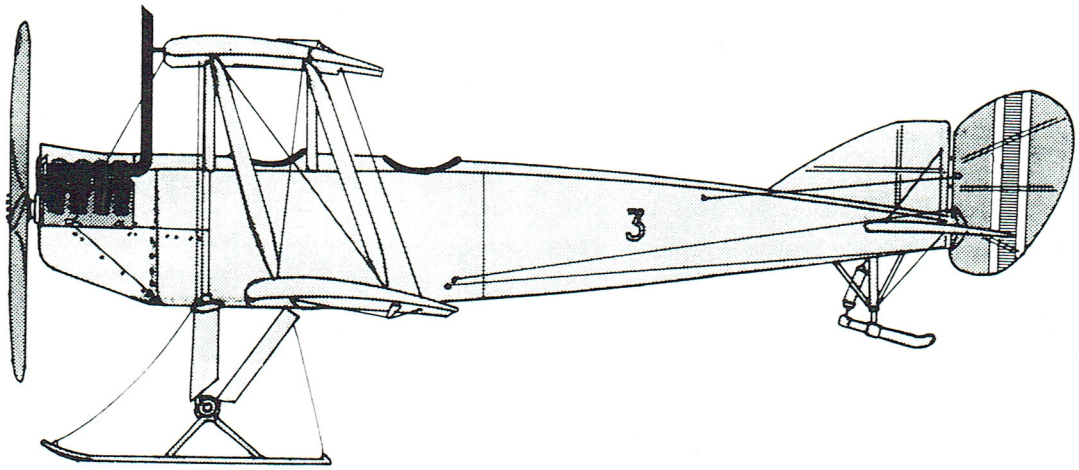


Maurice Farman FF 2 "Shorthorn". Bygd på Sagene og Kjeller 1915-1918. Var i bruk frem til 1922.

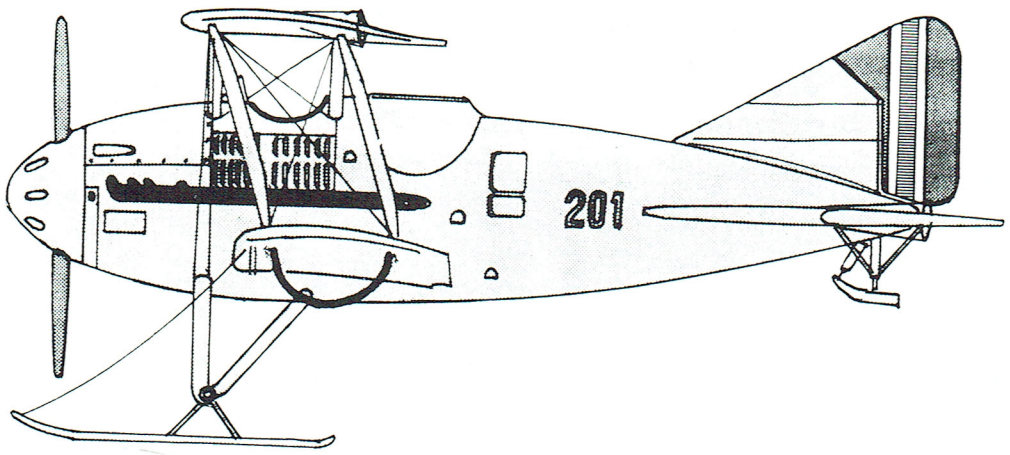


Maurice Farman FF 3 "Hydro". Bygd på Sagene og Kjeller 1916-1919. Ble benyttet frem til 1922.

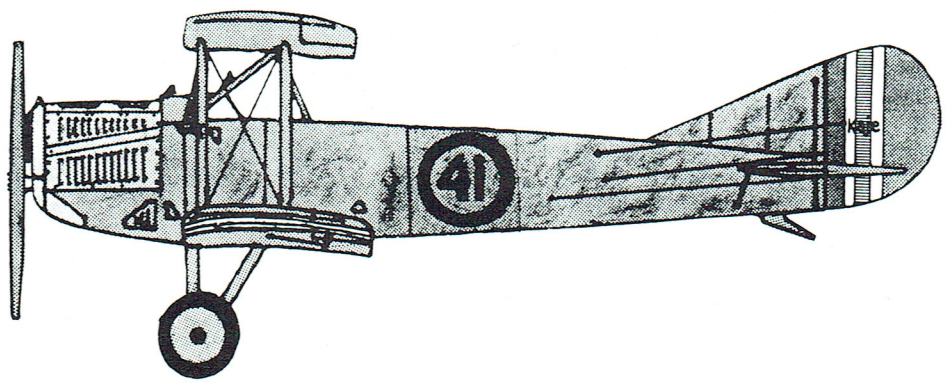
Roar Glenne har laget disse siluettegningene som viser skrogkonstruksjonen for tre varianter av Maurice Farman som ble bygd på Kjeller og Sagene i den første pionertiden. Kjeller-konstruksjonene "T1", "T2" og "Kaje" er vist på neste side.



FF 5 "T1" - den første egenkonstruksjon. Bygd på Kjeller 1918-1921. Ble benyttet frem til 1929.

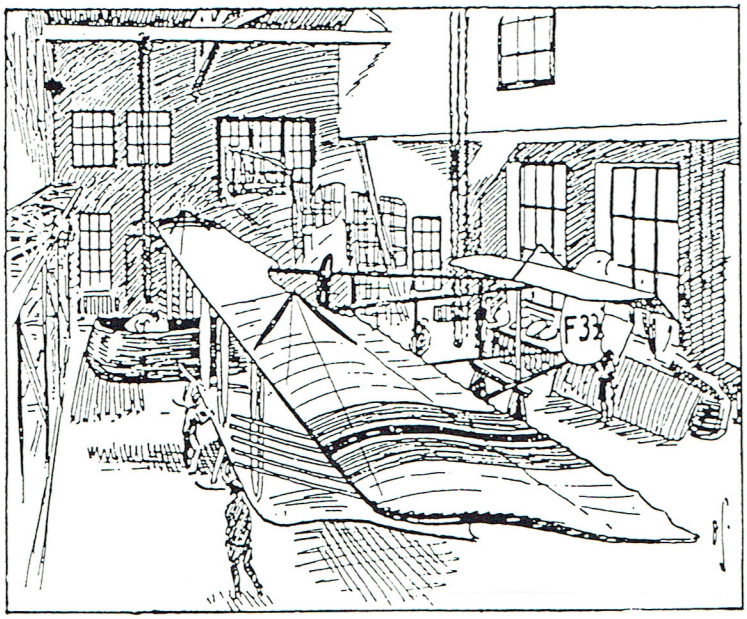


FF 6 "T2" - det første og eneste norskkonstruerte jagerfly. Bygd på Kjeller 1919-1920. Konstruksjonen måtte oppgis som mislykket.

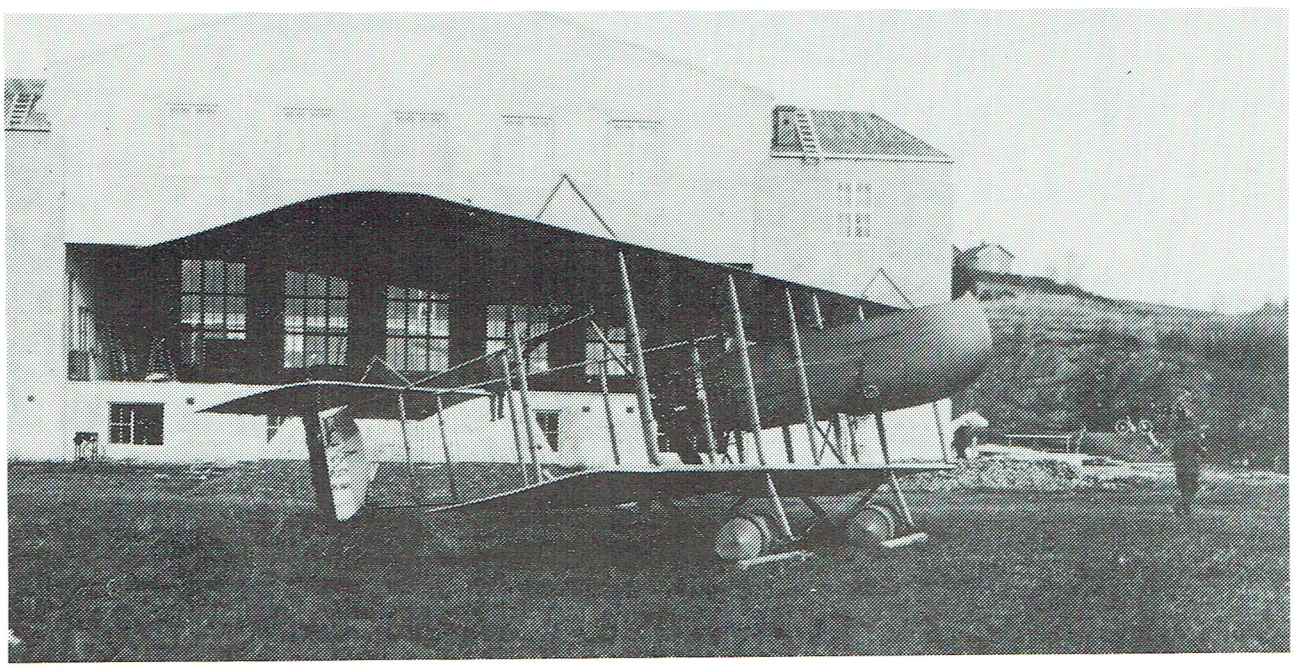


FF 9 "Kaje" - et vellykket skolefly. Bygd på Kjeller 1921-1926. Ble benyttet frem til 1931.

Henri Farman F40

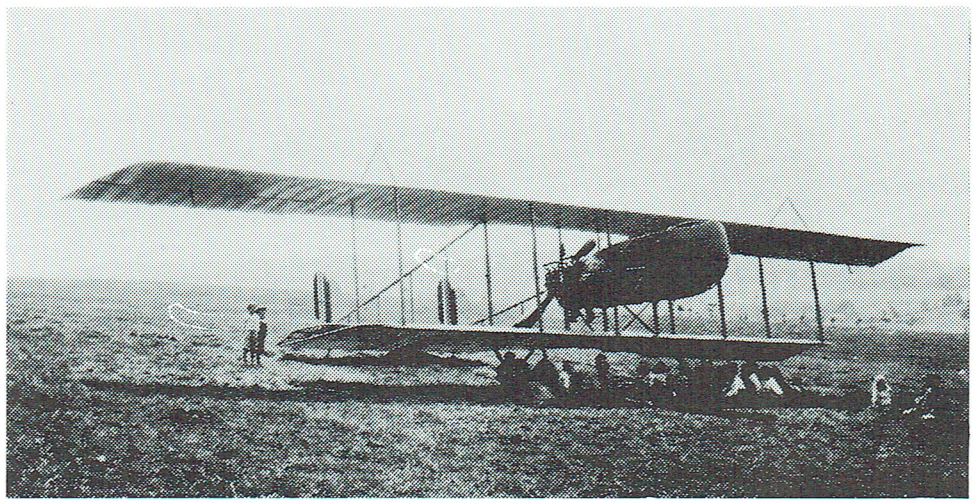


Under verdenskrigen lyktes det å skaffe 10 fly fra Frankrike. Flyene var av typen F40, et toseters biplan (dobbeldekker) med 130 hk "pusher" motor. Flyet hadde en åpen gondol som nærmest lignet på et badekar. Flyene kom til landet rundt årskiftet 1916-1917. Monteringen foregikk i den nye flyfabrikken på Kjeller. Øivind Sørensen har her tegnet Hærens fly nummer 33, som var det siste flyet i denne serien. En legger merke til at flyet her har blitt utstyrt med fem rakettskinner som er festet ytterst mellom vingene. Brannrakettene var beregnet for angrep mot ballonger og luftskip. Henri Farman flyene ble omtalt som "mankillers" - de ble ansett for å være farlige etterat løytnant Kølzow omkom da en F40 brakk halen like over Kjeller den 1. mai 1917. I følge Tancred Ibsen ble disse flyene for det meste stående i hangaren.



Ferdigmontert Henri Farman F40 foran den nye flyfabrikken høsten 1916. De to første flyene ble anskaffet for private midler og gikk under navnene "Frøknene Thaulows gavefly" og "Skytternes gavefly". Vi ser at dette flyet fremdeles har "tricoloren" på sideroret.

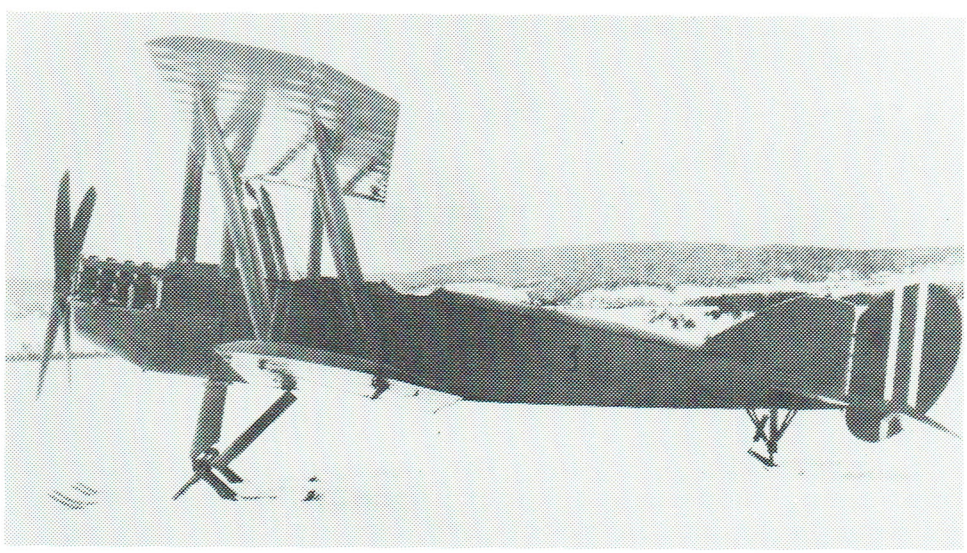
I disse flyene satt observatøren foran flygeren - og utsikten var upåklagelig. Det fantes imidlertid bare ett sett med ratt og instrumenter, og utsjekk av nye flygere var problematisk ettersom flyelevene ikke hadde øyne i nakken og gikk glipp av følelsen å følge med under flygingen. Flyene hadde også lett for å tippe rundt under landing, og det ble snart satt i gang med en større modifikasjon for å forbedre stabiliteten til flyene. Det ble konstruert en ny og forlenget hale med ny bro, ny styreflate og to halefinner.



F40 "ombygd" med modifisert hale fra "Shorthorn". Flyet ble benyttet frem til 1922.

Den første Kjeller-konstruksjon - FF 5 "T1"

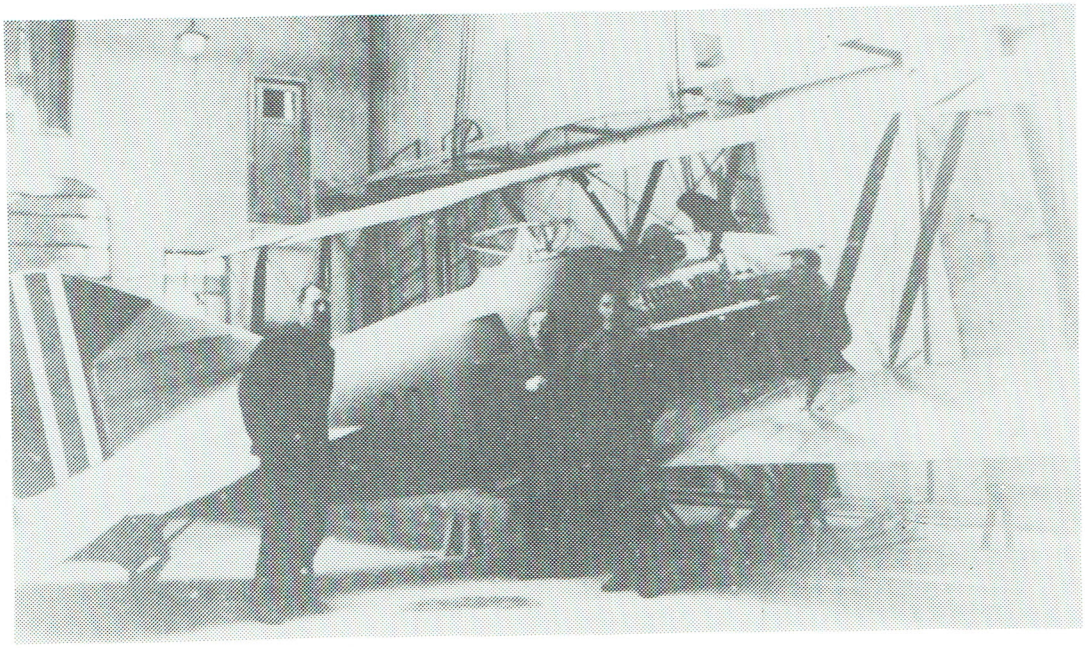
Som erstatning for Farman-flyene ble det i årene 1918-1921 framstilt et norskbygget skolefly med forbilde i de engelske flytypene BE-2e og Avro 504.



Dette var det første flyet som helt og fullt var tegnet, beregnet og utviklet på Kjeller. Direktør Sem-Jacobsen stod for konstruksjonen. Flyet var laget av tre og skroget var kledd med finerplater. Det ble bygd i alt 17 fly i tre varianter - T1A, T1B og T1C - som ble benyttet ved Flyskolen og flyavdelingene (SFA og NFA, Værnes). I likhet med BE-2e hadde T1 en 90 hk RAF luftkjølt V8 motor. Motoren var lite pålitelig og det forekom atskillige havarier. Den siste T1 ble kassert høsten 1930.

Et mislykket jagerfly - FF 6 "T2"

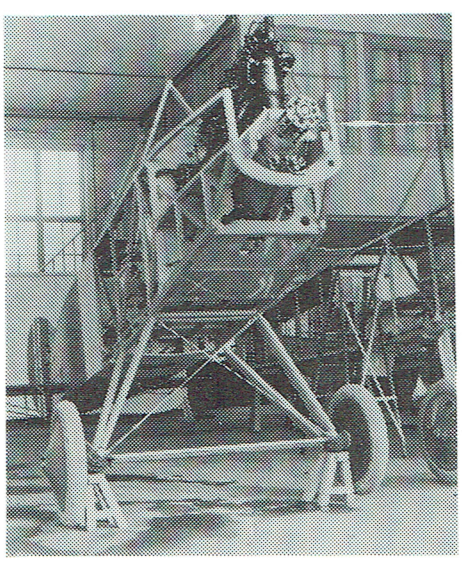
Våren 1919 så det første og eneste norsk-konstruerte jagerfly dagens lys. Flyet fikk typebetegnelsen T2, en to-seters maskin hvor det var lagt vekt på et strømlinjeformet skrog.



Konstruksjonen ble dømt som totalt mislykket etter et par prøveturer. Det ble foretatt en rekke utbedringer på prototypen i 1921, men flyet ble demontert like etter og endelig kassert våren 1922.

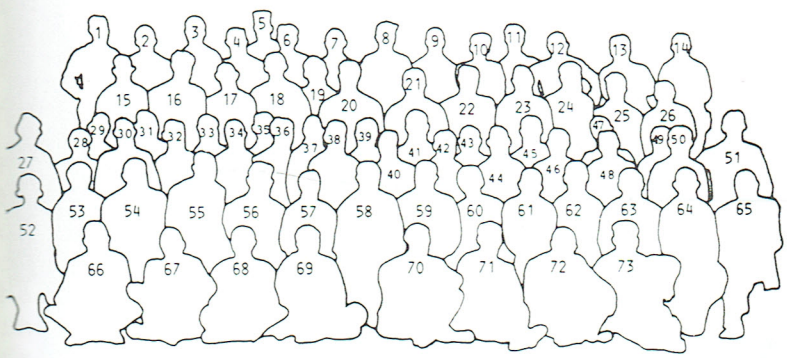
FF 9 "Kaje" - det siste Kjeller-konstruerte fly

Den siste og mest kjente flytypen som ble konstruert på Kjeller fikk navnet Kaje. Det var utstyrt med en 120 hk Mercedes 6-sylindret vannkjølt rekkemotor, som på det tidspunkt var vel ansett og regnet som driftssikker. Kaje var et to-seters biplan og ble laget i tre utgaver med noe forskjellig vingeprofil og vingespenn. I løpet av årene 1921 - 1926 ble det bygget tilsammen 19 Kaje - 10 Kaje I, 4 Kaje II og 5 Kaje III. Flyene var solide og hadde mange gode egenskaper som skole-fly, men de hadde en meget avgjørende og farlig mangel - nemlig dårlige spinn-egenskaper. På grunn av plassmangel og vingestag som vanskeliggjorde adkomsten til fremre cockpit, var det heller ikke mulig å benytte fallskjerm.



Kaje ble også benyttet til utdannelse av speidere og til øvelse i angrep mot bakkemål. Flyet kunne utstyres med et bombesikte, to øvelsesbomber og en

bevegelig mitraljøse. Det ble også anskaffet radioutstyr til noen av flyene, og enkelte ble utstyrt med en fastmontert mitraljøse som var synkronisert med propellbladene. Kaje gjorde tjeneste helt frem til 1935. Et av flyskurene langs Fetveien ble innredet som kjørehus for motortesting. Veggen ut mot vegen ble erstattet med netting, og når motoren skulle kjøres åpnet man bare portene i flyskuret. Ikke til undres over at både hester og andre forbipasserende ble skremt av luftstrømmen fra propellen og bråket fra motoren.



Personellet ved Hærens flyvemaskinfabrikk 1922.

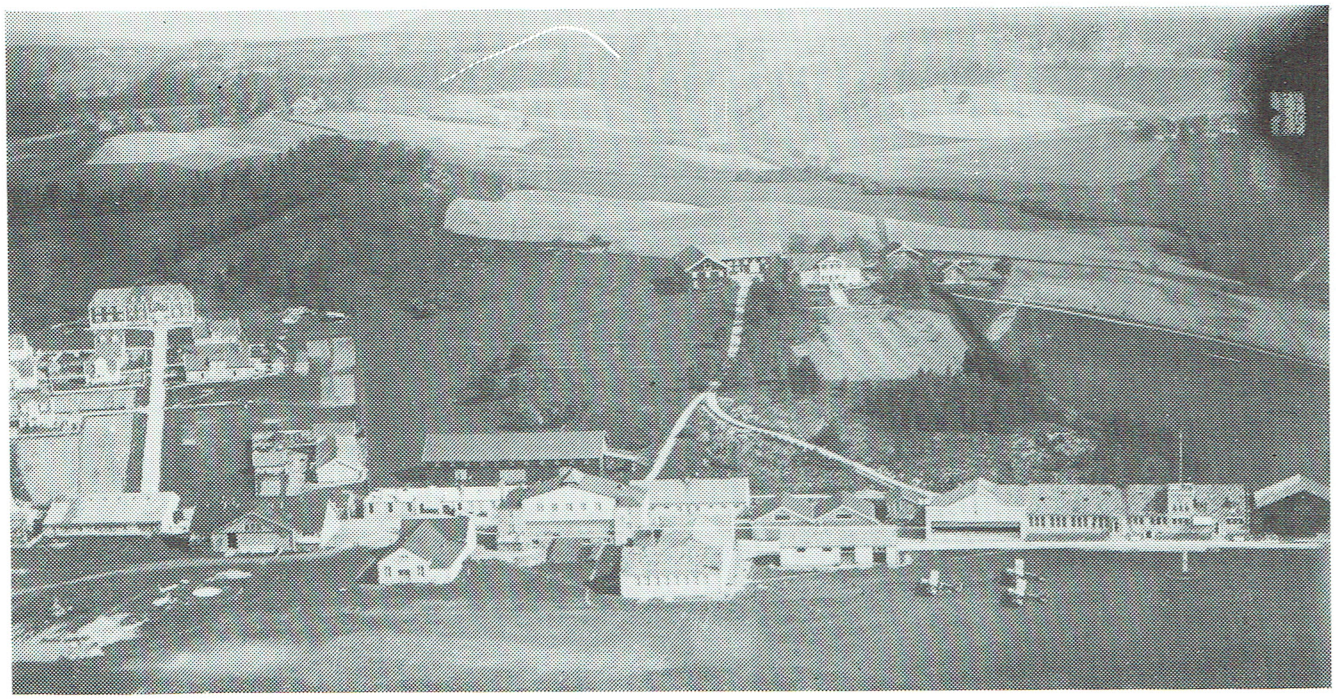
Bakerste rekke:
1 Fjerdingstad, 2 Andresen, 3 Paul Hansen, 4 Kristian Olsen, 5 Kongsgård, 6 Eng (Rødeng), 7 Trandem, 8 Gustav Torgersen, 9 Skau, 10 ?, 11 Torolf Svendsen, 12 Guttorm Johnsen, 13 Olav Bjerknes, 14 Sverre Kristiansen.

Fjerde rekke:
15 Einar Bråthen, 16 Erling Baltzersen, 17 Hagen Gustavsen, 18 Strand, 19 Magnussen, 20 Gustavsen, 21 Rikvold, 22 Sigurd Kleven, 23 Kristiansen, 24 Gunnar Tellefsen, 25 Rasmus Rasmussen, 26 Reidar Toverud.

Tredje rekke:
27 Ingrid Johansen, 28 Pedersen, 29 Signe Stigersand, 30 Harald Haraldsen, 31 Jørgensen, 32 Enok Evensen, 33 Ludvig Antonsen, 34 Emil Nilsen, 35 Osvald Nygård, 36 Johnny Bergersen, 37 Granbom, 38 Olavesen, 39 Anderson, 40 Tormod Engebretsen, 41 Gotfred Krogstad, 42 Nils Olsen, 43 Karl Klevan, 44 Andreas Hellum, 45 Stunder, 47 Nygård, 48 Reinholdt Hartman, 49 Antonsen, 50 Hans Larsen, 51 Arne Sandbekken.

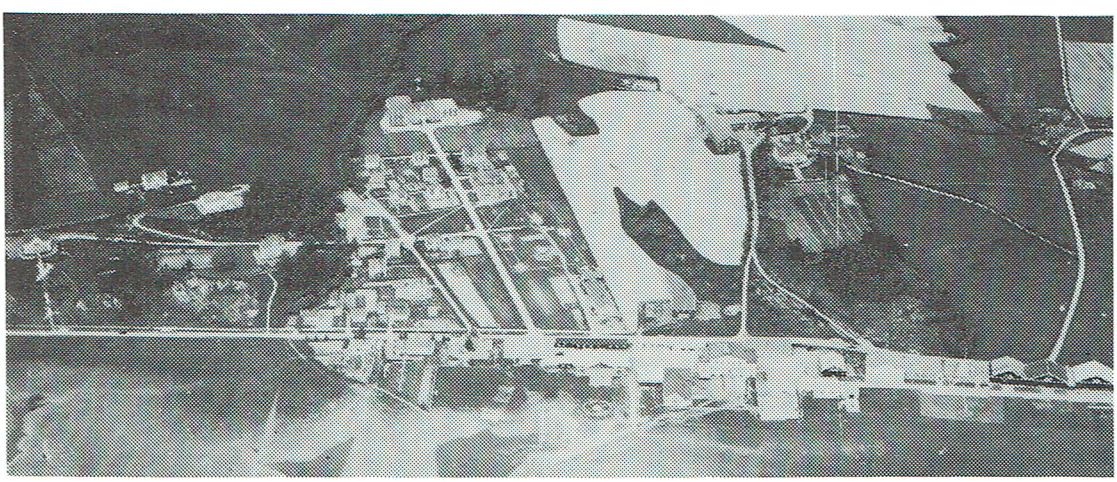
Andre rekke:
52 Ruud, 53 Quiller, 54 Arne Andersen, 55 Rønning, 56 Svendsen, 57 Paula Enli, 58 Einar Sem-Jacobsen, 59 Thomas Gulliksen, 60 Helene Furuseth, 62 Slinde, 63 Slinde, 64 Jens Andreassen, 65 Bernt Hagen.

Forreste rekke:
66 Isak Mathiesen, 67 Ruud, 68 Gotfred Levin, 69 Amundsen, 70 Fritjof Andersen, 71 Hilmar Knutsen, 72 Anton Andresen, 73 Steen.



Kjeller fra midten av 20-årene. Vi ser boligområdet, flyfabrikken og litt av Flyskolens område.

Bildet til høyre viser den opprinnelige hovedporten som førte inn til flyfabrikkens område. Bygningen står fortsatt ved Fetveien, men porten og de tre nærmeste vinduene har forlengst blitt igjenmurt.

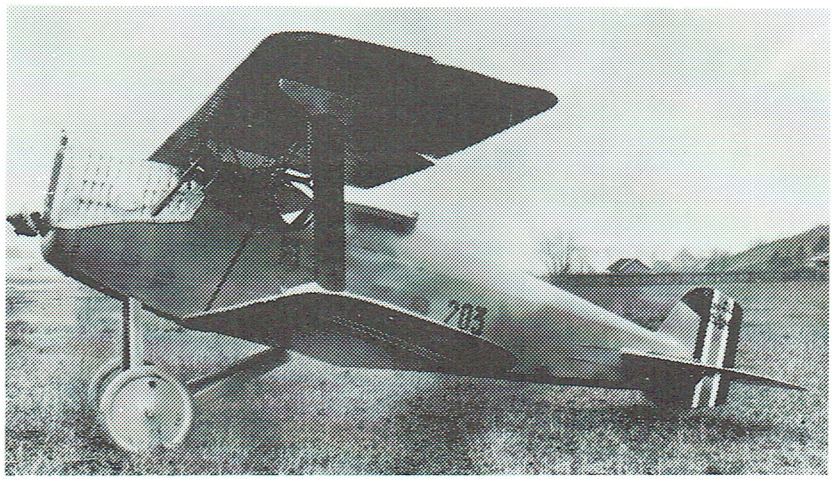


Luftfoto av Kjeller og flyfabrikken - sannsynligvis fra 1931. Vi kan se antydning til en "strandlinje" etter vårflommen på flyplassen. Kasernen i bakgrunnen har blitt utvidet til full størrelse, og vi kan også se at låvebygningen ved Fetveien er under riving.

Over til lisensproduksjon

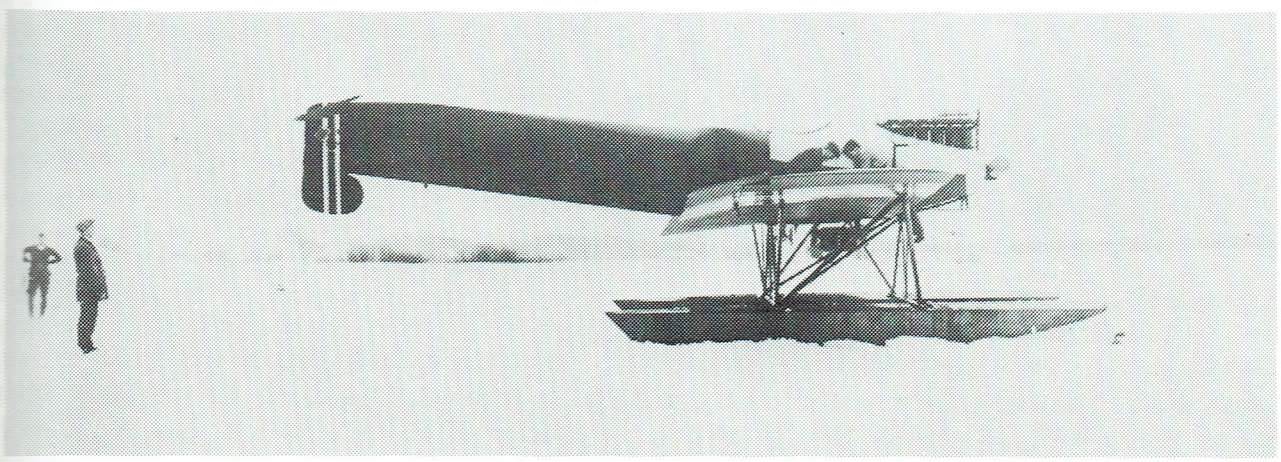
En undersøkelseskommisjon som ble nedsatt av Forsvarsdepartementet etter flystevnet i 1921, kom frem til at det produktive arbeide ved Hærens flyvemaskinfabrik ikke var på høyde med de gitte bevilgninger. Det ble også sagt at en del av flytypene som var bygget på Kjeller hadde blitt uforholdsmessig dyre. Kommisjonen ga full anerkjennelse for den iver og interesse hvormed direktøren for fabrikken har virket i sin stilling, men fant likevel at han ikke hadde fylt stillingen som leder for flyfabrikken. Det er forståelig at denne dommen tok bort mye av grunnlaget for å fortsette med utvikling og egenkonstruksjon av nye flytyper.

Det første flyet som ble bygget på lisens fikk benevnelsen **FF 7 "Hauk".** Det var et tysk-konstruert rekognoseringsfly fra første verdenskrig. I 1923-1924 ble det bygget i alt 14 Hauk på lisens fra Hannoversche Waggonfabrik. Den tyske benevnelsen for flytypen var CL V, eller en "Hannover-anas" i dagligtale. Løytnant Reistad, som da var prøveflyger ved flyfabrikken på Kjeller, satte sommeren 1924 Skandinavisk høyderekord på 8450 meter med en Hauk. Flyet hadde en lett og spinkel konstruksjon som trengte godt stell. Det finerkledde skroget gikk lett opp i limingen hvis det ble stående ute i regnvær. Flyet kom lett i spinn og landing i sidevind ble frarådet. Det var i bruk frem til 1930.



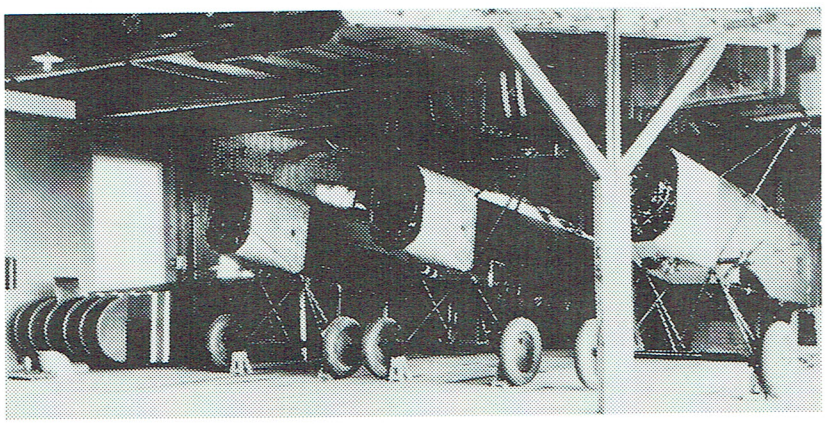
Hærens flyvevesen begynte i 1920 å se seg om etter sjøfly som kunne benyttes i Nord-Norge og ved festningsflygruppene som skulle opprettes i Bergen og Kristiansand. Valget falt på det lavvingete flyet W29 fra Hansa und Brandenburgische Flugzeugwerke. Flyet hadde vist seg å gå seirende ut av luftkamper etter at det ble satt inn i krigen i 1918. En litt større utgave W33, var klar like før fredsslutningen i november 1918.

Flyene ble bygget på lisens av Norsk Aeroplanfabrikk i Tønsberg. Flyvåpnet gikk i første omgang til anskaffelse av to W29 som fikk benevnelsen "Måke I". I 1922 ble det anskaffet seks av den nyere

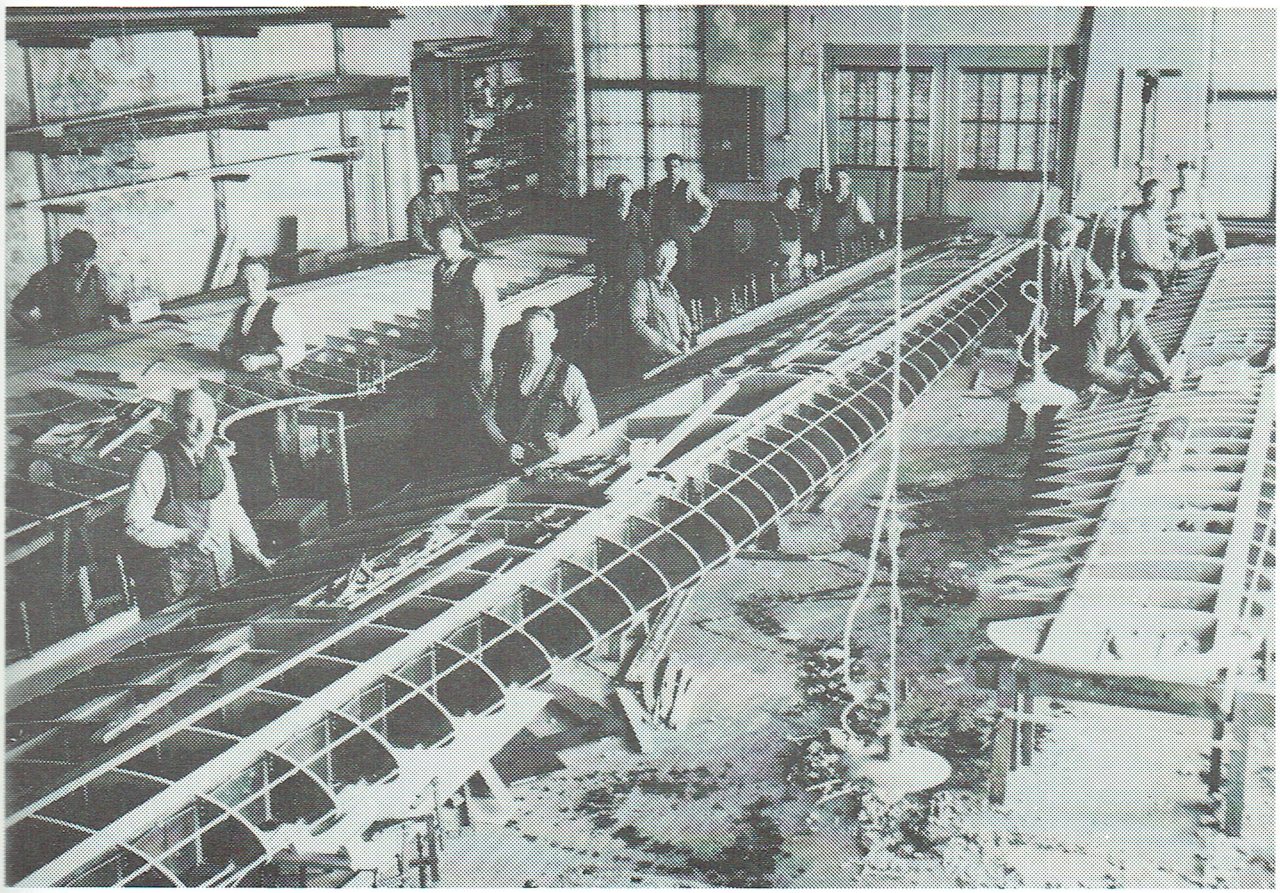


typen W33 som fikk benevnelsen FF 8 "Måke II". Etter at Norsk Aeroplanfabrikk gikk konkurs ble det i 1925 besluttet at det skulle bygges fire nye sjøfly på Kjeller. Flyene ble ferdig i 1926-1928 og fikk benevnelsen **FF 8 "Måke III".** De var utstyrt med en 260 hk Mercedes motor, mens Måke II og Måke I hadde mindre motorer på henholdsvis 220 hk og 185 hk. Sjøflyene skulle imidlertid få en kortvarig oppblomstring i Hærens flyvevesen. Da festnings-flygruppene ble nedlagt i juli 1928 ble samtlige sjøfly overført til Marinen. Bildet på foregående side viser en Måke III med flottører på snøføre. Bildet er tatt på Kjeller, sannsynligvis i februar 1928 da de fire flyene ble fløyet til Horten. Flottørene gjorde tjeneste som ski da flyene tok av fra flyplassen. Et spesielt trekk ved Måke var at sideroret stod "opp-ned" under halen.

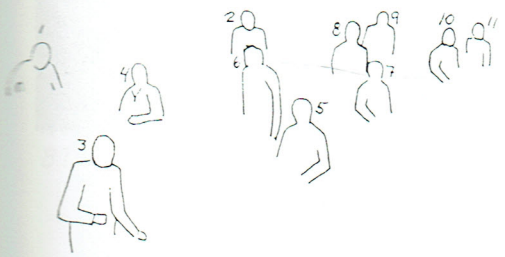
I 1927 ble det kjøpt inn fem rekognoserings- og bombefly av typen **CV** (C fem) fra Koninklijke Nederlandse Vliegtuigen fabriek **Fokker.** Det første flyet ble prøvefløyet den 11. mai da løytnant Feiring tok noen runder over Lillestrøm. Det heter at den slanke jager vakte adskillig oppmerksomhet, særlig på grunn av den "svimlende fart den presterte" (230 km/t). Prøveflygingen av de andre flyene kom til å trekke ut på grunn av vårløsning og storflom. Flyene ble prøvd både i en kortvinget og en langvinget versjon. Flyene falt i god smak for det ble etter en tid ordnet med lisensavtale for bygging av flyene på Kjeller. I februar 1928 hører vi at det er fem Fokker-maskiner under bygging på Kjeller og at de blir ferdige i juli måned. Vi får høre at man har demontert en av de hollandske maskiner som mekanikerne og montørene har å se etter. Det var et robust fly med kropp sveist sammen av stålrør - noe som var nytt på den tid - men vingene var laget av tre som tidligere. Maskinen var i produksjon helt frem til 1939 og det ble i alt bygget 42 stykker på Kjeller. Flyet var et biplan eller "dobbeldekker", og det var lengden på den øverste vingen som var avgjørende for om det var en "kortvinget" eller "langvinget" Fokker. Den kortvingede hadde betegnelsen CVD og ble benyttet som speiderfly, mens den langvingede - CVE - gjorde tjeneste som bombefly. Bevepningen var en fast Colt mitraljøse som skjøt forover gjennom propellen og en bevegelig mitraljøse som ble betjent av speideren. Bombelasten var begrenset til 400 kg (250 kg for CVD). Fokker-flyene ble i begynnelsen utstyrt med 450 hk Bristol Jupiter motor, men senere gikk en over til en 575 hk Armstrong Siddeley Panther som ble bygget på lisens ved Marinens minevesen i Horten.



Til tross for plass-mangel og små bestil-linger, ble det i en viss grad praktisert serieproduksjon. Her ser vi tre "fokkere" som er klare for slutt-montering.

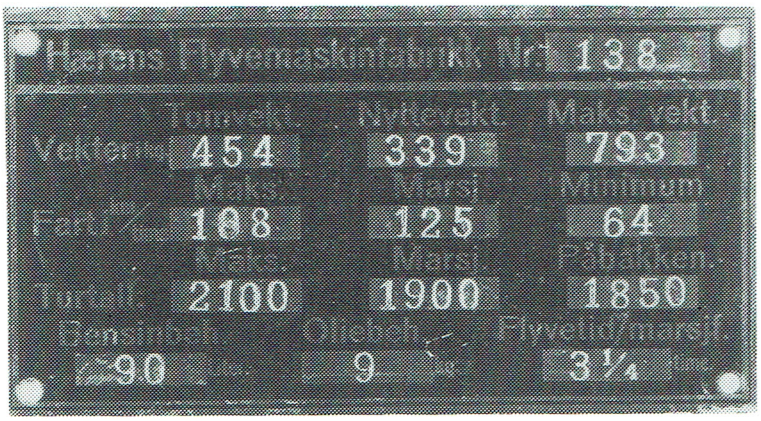


Tilvirking av Fokker-vinger på snekkerverkstedet ca. 1930. Navnene på arbeiderne er som følger: 1 Erling Baltzersen, 2 Ole Johan Jørgensen, 3 Olaf Trandem, 4 Karl Engh, 5 Gustav Torgersen, 6 Thoralf Lekvold, 7 Peder Pettersen, 8 Carles Fjeld, 9 Harry Hansen,



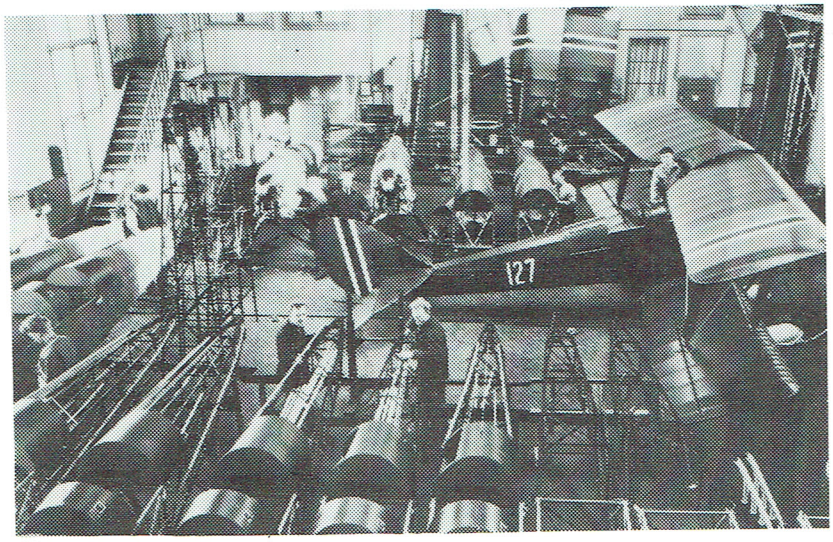
10 Reidar Eng,
11 Kristian Olsen,
12 Ragnvald Henriksen,
13 Gunnar Haugen (Formann),
14 Eivind Øystad,
15 Alf Hansen.

Våren 1928 begynte flyvåpenet å se seg om etter nye skolefly til erstatning for Kaje. Vi hører at løytnant Reistad ble sendt til England for å frøvefly forskjellige engelske maskiner. I november 1929 har valget falt på **DH60 "Moth"**, den samme flytypen som hadde blitt benyttet på postruten Kjeller - Malmø sommeren 1929. Det var allerede inngått avtale med produsenten, de Havilland Aircraft Company om kjøp av tre fly samt lisensrettigheter til å bygge maskinen på Kjeller. De tre flyene kom til Kjeller ved årskiftet og ble prøveflyet den 28. januar 1930. Den første lisens-serien på seks fly stod klar i september 1931, og i mars 1932 kom det ytterligere fire fly fra fabrikken. DH60 Moth - eller "Standard Moth" som flytypen senere gjerne ble kalt - var utstyrt med en 90 hk "Gipsy I" fire-sylindret motor. Det var en enkel og driftsikker motor, og det ble praktisk talt slutt på den tiden da man måtte være forberedt på nødlandinger på grunn av motorvansker. I likhet med Fokker CV hadde DH60 Moth også et skrog av sveiste stålrør mens vingene var av tre. Både vinger og skrog var trukket med duk.

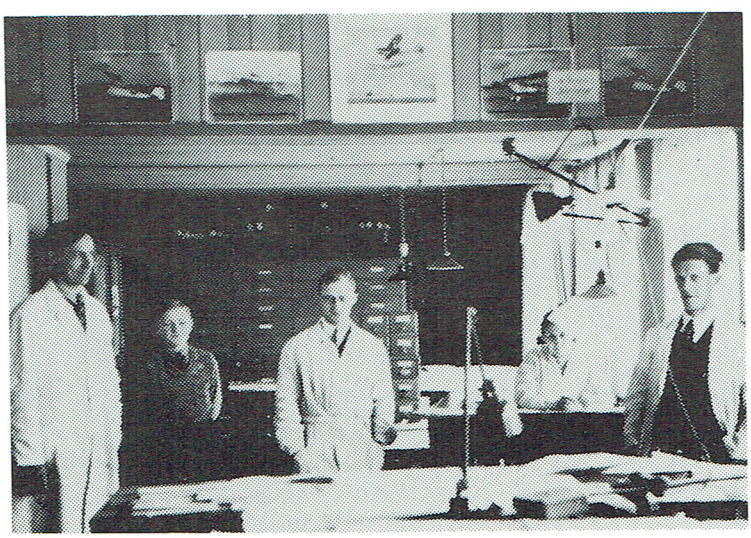


Dataplate for Standard Moth. Det fremgår at flyet har en flytid på 3 1/4 time med en marsjfart på 125 km/time.

Vinteren 1932 opplyses det at Hærens flyvåpen har fått tilleggslisens til å bygge **DH82 "Tiger Moth".** Den nye typen skiller seg fra Moth ved at vingene har en svak pilform og at overvingen er trukket forover slik at man lettere kan komme ut av cockpiten hvis det skulle bli behov for å benytte fallskjerm. Tiger Moth har dessuten fått en 120 hk "Gipsy III" seks-sylindret rekkemotor med hengende sylindre. I løpet av 1933 ble det levert 17 Tiger Moth, og i 1935 kom det en ny serie på hele 20 fly. Den siste serien ble utstyrt med en 130 hk "Gipsy Major" motor. Moth og Tiger Moth var meget velegnet for all elementær flygerutdanning, og de kunne også benyttes til snittflyging. De hadde et solid understell og hadde små krav til flyplass. Noen av flyene ble fløyet over til Sverige i 1940, og vi kjenner til at et fly var i bruk der så sent som i 1970.



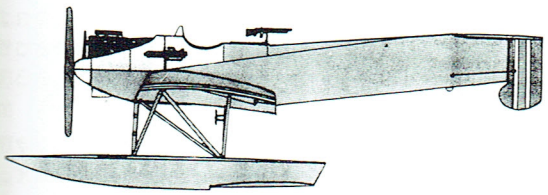
Produksjonslinje for Tiger Moth.



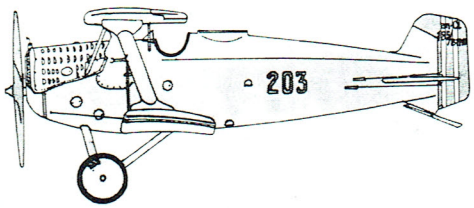
Personell ved konstruksjonskontoret i 1935.

Fra venstre siv.ing. Gunnar Gran, kopieringsgutt Johan Andersen, siv.ing. Truls Dahl, tracer frk. Pedersen og siv.ing. Alf Hagen.

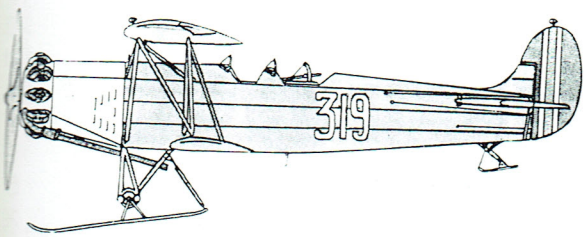
Oversikt over lisensproduserte fly 1922-1939



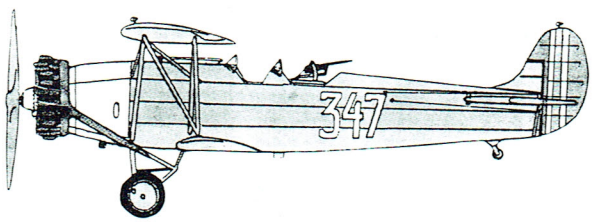
Hansa Brandenburger W33, FF 8 "Måke III". Byggeår 1922-1927. Overført til Marinen 1927.



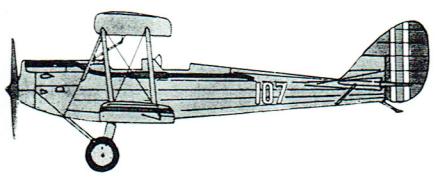
Hannover Han CL V, FF 7 "Hauk". Byggeår 1923-1924. Ble benyttet frem til 1930.



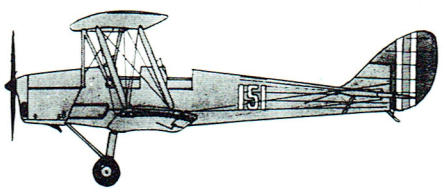
Fokker CVE (bombefly). Byggeår 1928-1931. Benyttet frem til juni 1940.



Fokker CVD (speiderfly). Byggeår 1931-1939. Benyttet frem til juni 1940.



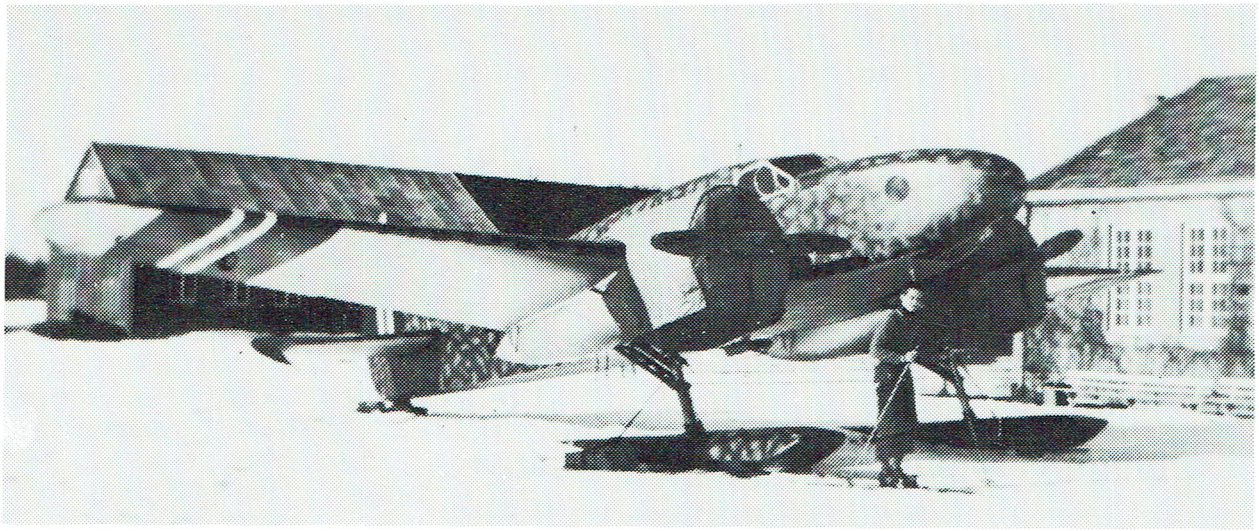
De Havilland DH60 "Standard Moth". Byggeår 1931-1932. Ble benyttet frem til 1936.



De Havilland DH82 "Tiger Moth". Byggeår 1933-1935. Benyttet frem til juni 1940.

. . . .

I 1938 stod Flyvåpnet foran anskaffelse av et nytt bombefly til erstatning for "langvinget" Fokker. Det ble inngått kontrakt med Aeroplani Caproni de Milano om kjøp av fire **Caproni Ca 310 Libeccio** to-motors monoplan samt 20 ekstra motorer og propeller. Det ble samtidig ordnet med rettigheter for lisensproduksjon. Flyet representerte noe nytt, idet det hadde opptrekkbart understell og propeller med stillbare blad. Det hadde en rekkevidde på 700 km og hadde en toppfart på 370 km/t i 4000 m høyde. Bevepningen var en fast og en bevegelig mitraljøse - den siste var plassert i en luke i taket med små muligheter for utkikk. Flyet kunne ta en innvendig bombelast på 400 kg (Fokker kunne også ta 400 kg).



Caproni Ca. 310 med norskbygd skiunderstell.

Da de fire Capronibombeflyene kom til Norge høsten 1938, sto det i et tidsskrift at nå behøvde vi ikke lenger frykte noen krig. Ved å plassere et fly på Østlandet, et på Sørlandet, et i Trøndelag og et i Nord-Norge kunne alle angrep avvises!

Fabrikken på Kjeller kom tidlig i gang med lisensproduksjonen, og det var meningen at det første i en serie på fem fly skulle stå klar høsten 1939. Arbeidet stoppet imidlertid opp da man etterhvert høstet dårlige driftserfaringer med de nye bombeflyene. De var beheftet med en rekke mangler og feil, og mange forbedringer måtte til for å løse problemene. Man ble oppmerksom på at Caproni hadde en forbedret utgave under produksjon. I september 1939 ble det derfor tegnet en tilleggskontrakt om kjøp av to **Ca 312 bis Libeccio** (Sørvestvinden) samt rettigheter for lisensproduksjon av denne versjonen. Ingen av flyene ble imidlertid klar for levering innen den 9. april 1940. Og krigen satte en effektiv stopper for all videre flyproduksjon på Kjeller.

Kjeller flyfabrikk 1945

Den 9. mai 1945 ble Kjeller overtatt fra tyskerne og flyplassen var igjen på norske hender. Virksomheten ved flyfabrikken hadde opphørt høsten 1944 da verkstedene ble evakuert. Ved

fredsslutningen var det ca. 500 tidligere ansatte som gikk og ventet på å komme tilbake på jobben, og Forsvaret hadde en moralsk forpliktelse til å ta inn igjen alle som hadde vært ansatt ved Kjeller flyfabrikk 9. april 1940. Etter en viss utsiling kom tallet på tidligere arbeidere og funksjonærer ned på ca. 300 mann. For å sikre sysselsettingen for disse, søkte man å få driften igang igjen så raskt som mulig.

Tyskerne hadde imidlertid ribbet verkstedene for nesten alt, slik at verktøy og utstyr måtte skaffes tilveie på nytt. Dette var ingen enkel jobb i kjølvannet av lange krigsår. I tillegg gjensto større bygningsmessige arbeider for å fullføre gjenoppbygging og reparasjoner etter det allierte bombeangrepet natten til 28. mars 1944. Det ble imidlertid gjort en kjempeinnsats, både av ledelsen og de ansatte, og det var nesten ikke måte på hva de klarte å skaffe tilveie i løpet av noen hektiske uker og måneder.

Fra å bygge fly på lisens, gikk Kjeller flyfabrikk nå over til å bli en ren vedlikeholdsbedrift og ble i første omgang tiltenkt oppgaven som landsdelsverksted for vårt nye flyvåpen. Flyvåpenet sammen med Luftvernartilleriet utgjorde tilsammen den nye forsvargrenen Luftforsvaret. Kjeller ble i førte omgang lagt direkte under Luftforsvarets overkommando, men etter kort tid kom Kjeller flyfabrikk inn under og ble en del av Luftforsvarets tekniske etat (LTE). Etter en oppbyggingsperiode fikk flyfabrikken tilbake sin førkrigsstatus som nullbedrift, som tilsa at verkstedene utførte arbeide etter regning.

Denne driftsordningen virket inspirerende og ga grunnlag for en rasjonell og konkurransedyktig verksteddrift. I 1952 ble verkstedene en del av forsyningskommandoen som da ble opprettet på Kjeller.

Helikopterekseperimenter

Da de første helikoptertypene kom på markedet og ble tatt i bruk etter krigen, innebar dette en ny og fasinerende form for flyging. I et ulendt land som Norge åpnet helikopteret for nye muligheter for redningstjeneste og transportoppdrag i vanskelig og vegløst terreng.

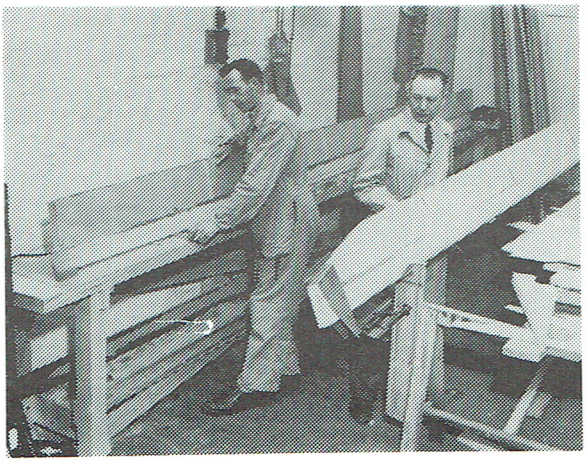
Selv om primæroppgaven for verkstedene var vedlikehold, ble det fra 1952 til 1966 arbeidet med to helikopterprototyper på Kjeller. Siden helikopterteknologien ennå var ny og bygging av helikoptre håndverkspreget, mente man at dette var et område hvor norsk industri kunne gjøre seg gjeldende.

Det var daværende major Kjølseth som etter flyingeniørutdannelse i USA, begynte å arbeide med et nytt prinsipp for konstruksjon av helikopterrotorer. Den sykliske pitchen (bladvinkelen) skulle kontrolleres aerodynamisk ved hjelp av servoror på bladene, i stedet for å bruke manuell eller hydraulisk kraft som var det vanlige.

Det ble først konstruert og laget et lite og forholdsvis primitivt enseters helikopter med sveiset stålrørskropp. Det ble drevet av en 180 hk Ranger stempelmotor fra et Fairchild skolefly og hadde en remdrevet transmisjon.

Rotorbladene ble forarbeidet på snekkerverkstedet av laminert tre.

Kaptein Brage-Andersen prøvefløy PKX-1 i 1955-1956.

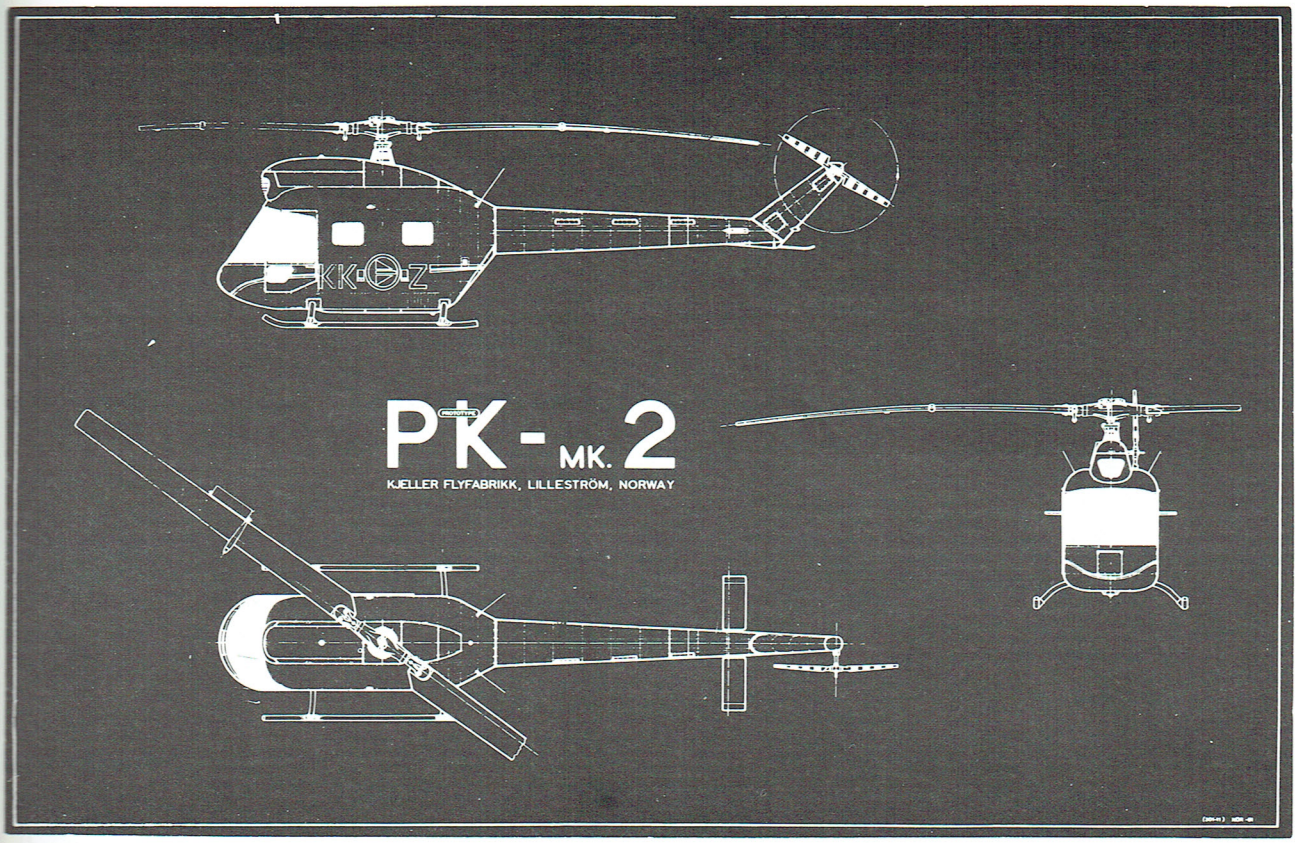


Rotorblad for PKX-1 under arbeide i 1953.

Helikopteret, som fikk betegnelsen PKX-1, ble prøvefløyet med såpass godt resultat at det ga støtet til å starte utviklingen av et større helikopter med en løftekapasitet på ca. 900 kilo.

PKX-1 (PK-Mk 1) under prøveflyging i 1956.

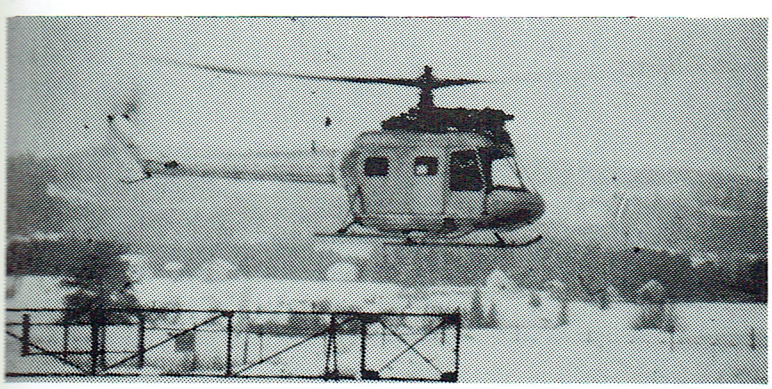
I 1956 ble det besluttet å arbeide videre med et brukshelikopter for Forsvaret. Maskinen skulle ta tre sykebårer og sykepasser, alternativt et geværlag. Typebenevnelsen ble PKX-2 eller også PK-Mk 2.



Prototype PKX-2 ble bygget helt i aluminium, bortsett fra rotorbladene som også denne gangen ble laget på snekkerverkstedet i laminert tre. Motoren var en nyskapning, en YT58 gassturbin som gikk med hele 20000 omdreininger i minuttet. Et av de største problemene var å få redusert turtallet til 310 omdreininger på hovedrotoren. Nedgiringen skjedde trinnvis over fire reduksjonsgir.

Det var mange problemer med den avanserte konstruksjonen, og helikopteret ble gjenstand for en rekke modifikasjoner. Under en prøveflyging den 9. februar 1966, med daværende løytnant Odd Svang-Rasmussen som fører, skulle det gjøres et forsøk med å øke rotorhastigheten utover høyeste turtall. Dette førte til at halerotoren - som var fra et Sikorsky helikopter - ble skadet og kom i ubalanse. Maskinen gikk i bakken med et smell. Havariet førte til at prosjektet ble oppgitt, blant annet fordi man innså det håpløse i å fortsette utviklingen med de begrensede ressurser som var tilgjengelige.

Rapport av: 1965
09/02/1965



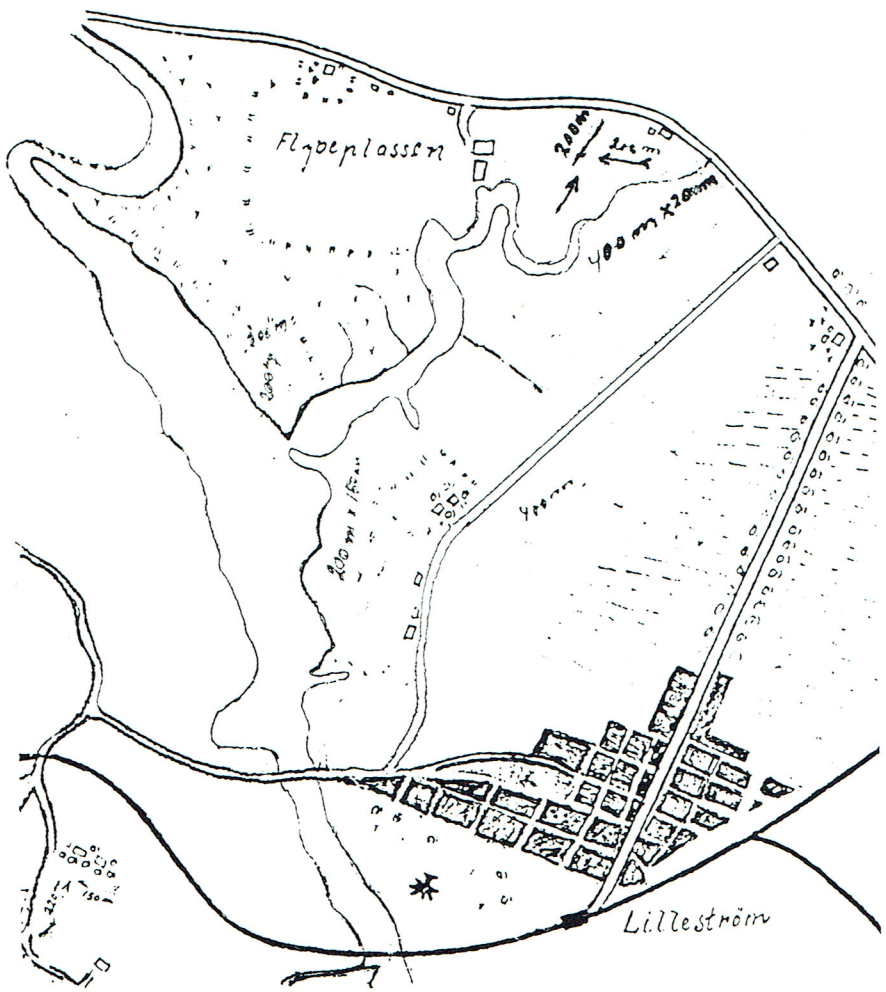
PKX-2 under prøveflyging.

Selv om arbeidet med PKX-1 og PKX-2 ikke førte til noen norsk helikopterproduksjon, hadde det betydelige bonusvirkninger. Det tilførte verkstedene og forsyningskommandoen en verdifull innsikt i helikopterkonstruksjoner, slik at da helikoptrene kom for fullt i Luftforsvaret, var man godt forbredt for den nye teknologien.

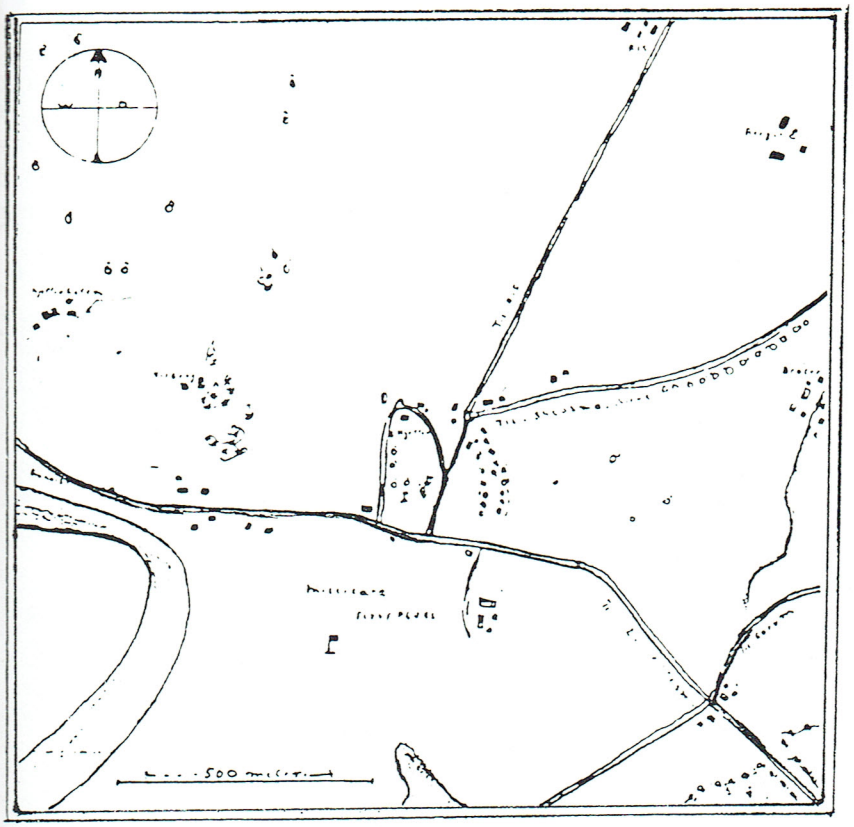
KJELLER FLYPLASS

Det er nokså underlig i dag å tenke seg det lille "frimerket" på 40 mål som er flyplass, når en ser for seg en vanlig storflyplass med kilometer-lange rullebaner. Jordstykket som ble leid fra Kjeller gård i 1912 var på 150 mål, men 100 mål var udyrket havnegang som ikke var egnet som "rullebane" uten at det ble foretatt planering og oppdyrking. Sem-Jacobsen skriver at "flyplassen var ikke stor, 30-40 meter bred og omkring 100 meter lang". Når vi hører at det gikk en grøft og en jordvoll ved enden av plassen, er det forståelig at det kunne være vanskelig nok å komme seg opp i luften og like spennende å komme seg velberget ned igjen. De første "aeroplanerne" hadde ikke bremser, og det var vanlig at det måtte stå et par sterke karer for å ta imot flyet under landing og svinge det rundt for å hindre at det skulle rulle ut på Fetveien.

Johs. Nielsen - sjefsmekanikeren - har opplyst at flyplassen var "sånn 160 meter lang og 60 meter i bredde". Det er tydelig at plassen har blitt utvidet litt om senn. Tancred Ibsen som kom til Kjeller i 1917, sier i sin bok "Tro det eller ei" at: Flyplassen på Kjeller var tre hundre meter lang og kanskje femti meter bred - den var hverken asfaltert eller tilfredsstillende bearbeidet, så i realiteten var den bare et snauklippet jorde. Den ene langsiden grenset i hele sin lengde til et stenet terreng bevokst med kjerr: "Kjerrgården" kalt. Man kunne bare starte og lande en og samme veg, og da kunne det oppstå problemer, særlig når det ikke var noe kommandotårn til å dirigere "trafikken". Flyverne måtte bare se seg godt om for å unngå kollisjoner. Dessuten gjorde plassens form og dimensjoner det umulig både å starte og lande hvis vinden kom på tvers av banens lengderetning. Kort sagt: Kjeller flyplass var en parodi på en flyplass.



Dette kartet viser at det var nødlandingsmuligheter flere steder like ved flyplassen. Vi ser at Granasletta like øst for "Flyveplassen" er 200 meter i alle retninger. På den andre siden av elvefaret Sogna, det som senere ble til ytre flyplass, er det merket av to sletter på 400 meter. Legg merke til at Kjellergaten på den tid gikk fra Lillestrøm og helt opp til Fetveien. Vi ser Storgaten som går fra jernbanestasjonen langs en allè gjennom "torvmosen" og ender i Fetveien.



Kroki

Kjeller. Gaard

og

-Omegn-

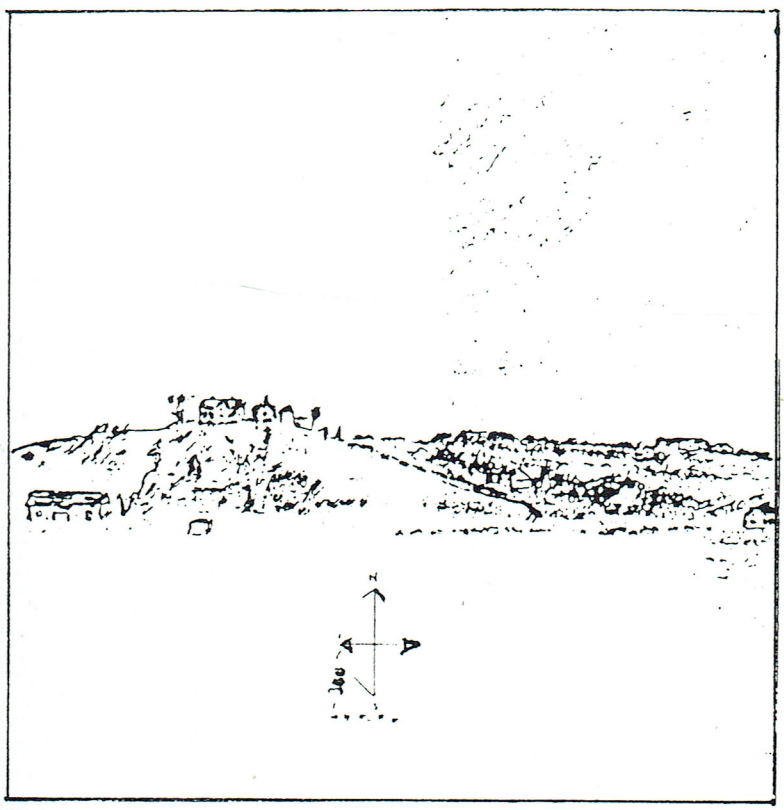
i

Mael. skr. 1: 12500.

Ækv. 1-2. 100 meter.

Kjeller 19-6-1915

Tryggve Gran n.

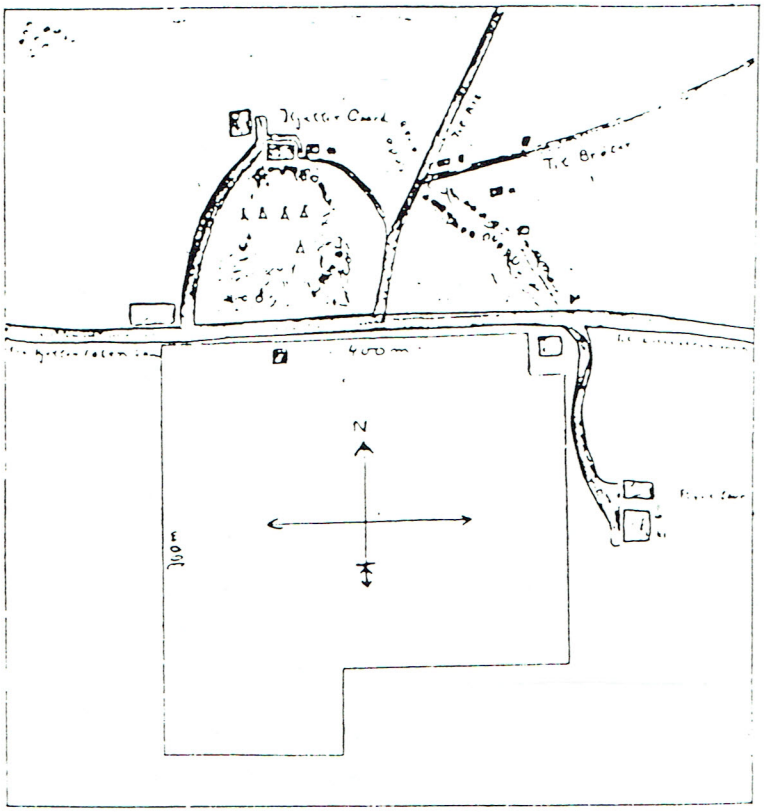


Kjeller Flyveplads

av

Tryggve Gran.

Nordsjøflygeren Tryggve Gran var innkalt og tjenestegjorde en kort tid på Kjeller under første verdenskrig. I juni 1915 laget han disse tegningene av flyplassen og Kjeller gård. Originalene finnes i Riksarkivet.



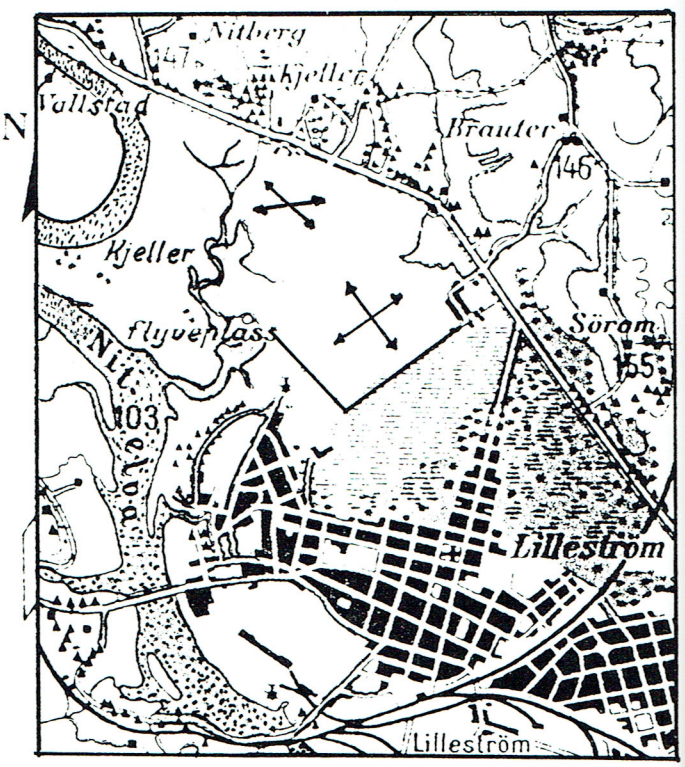
Kjeller Flyveplads

Tegningen ovenfor viser major Gran noen år senere da han var i engelsk tjeneste.

Denne tegningen, som også er av Tryggve Gran, tyder på at flyplassen i 1915 var utvidet til hele 300x400 meter.

Kartet til høyre er et utsnitt over Kjeller av et flykart fra 1936.
Vi ser at det er angitt landingsretninger for indre og ytre flyplass.

KJELLER



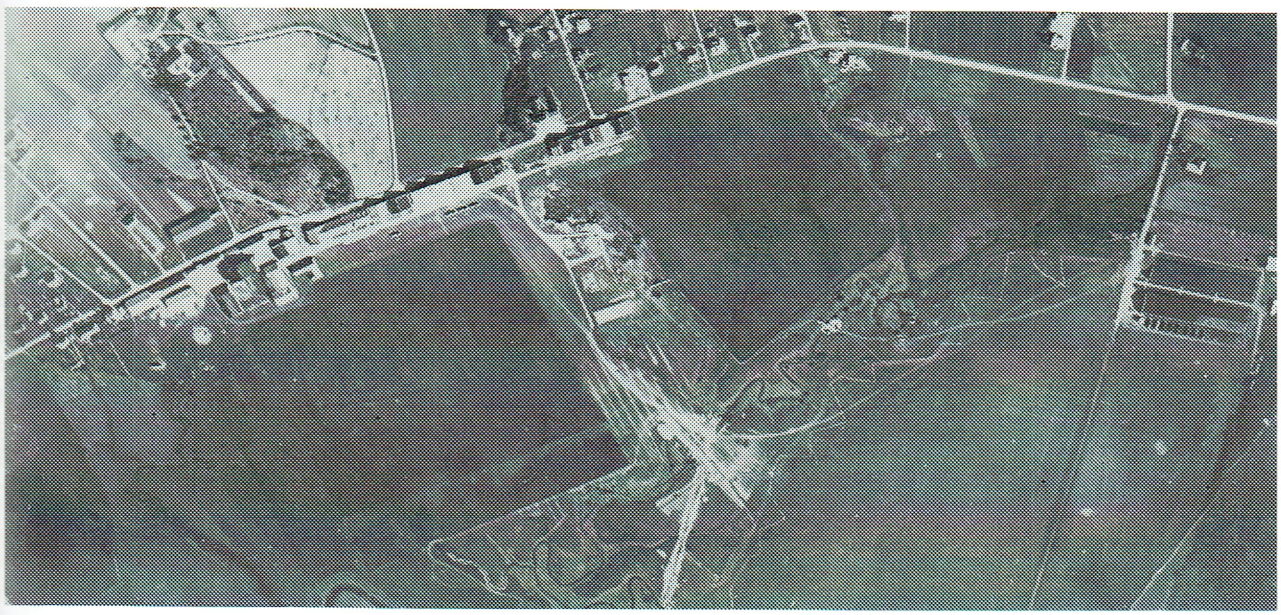
1:50000

500m 0 1 2km

Ekvidistanse 30m

Utvidelse under første verdenskrig

I 1916 ble flyplassarealet betraktelig utvidet. I tillegg til den opprinnelige flyplassen - som fra nå av ble hetende skoleplassen - ble Granasletta og de store jordene langsmed Kjellergaten på den andre siden av elveleiet Sogna, innkjøpt av staten. De største slettene, som strakk seg oppover mot Mosesvingen, ble hetende ytre flyplass - eller populært kalt "hundremeteren" etter de lange hangarene som ble bygget der i 1917.



Et vertikalt luftfoto, som antakelig er tatt i 1930, viser de tre flyplassene. Vi ser skoleplassen til venstre, Granasletta ligger omlag midt på bildet og nederst til høyre ser vi "hundremeteren" og en stor del av ytre flyplass.

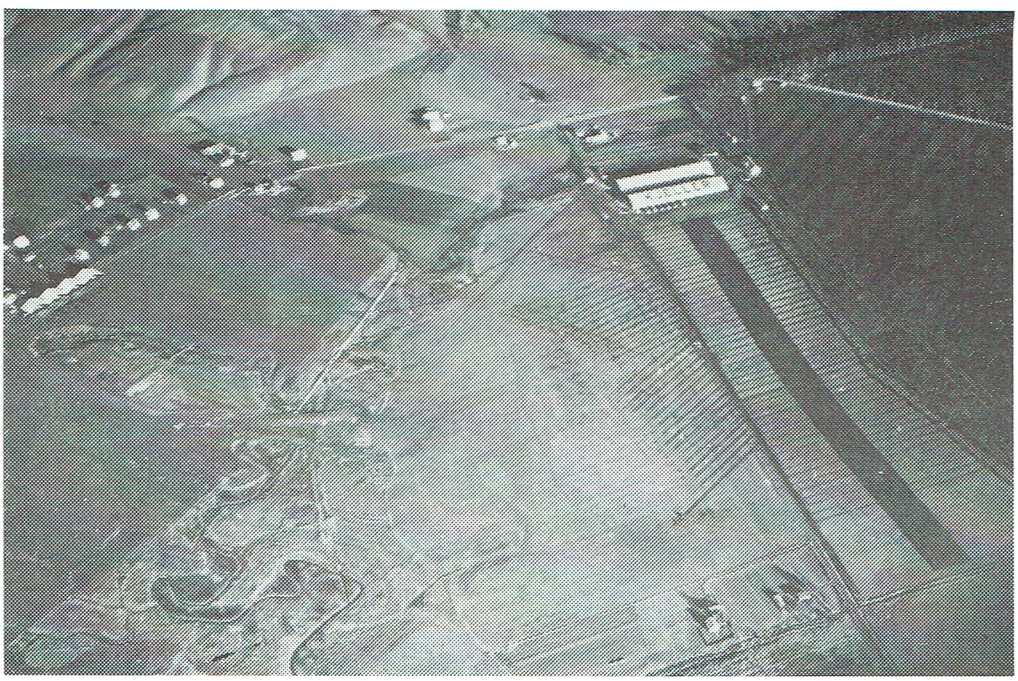
Oppdyrking og drenering

Arne Butteberg avtjente verneplikten på Kjeller i 1918 og ble utdannet som mekanikersersjant. Han forteller i et foredrag at han var i besittelse av et motorplogsertifikat fra Landbrukshøyskolen i Ås. Med det verdifulle papiret fikk han en ekstrajobb og sammen med en storbonde fra Skedsmo så pløyde han opp og planerte hele Kjeller flyplass. Denne opplysningen passer med det en finner i stortingsdokumenter, hvor det sies at det i årene 1918-1919 og 1922-1923 ble foretatt dyrkingsarbeide på Kjeller flyplass i den hensikt å "holde jordbunden i en for flyvningen forsvarlig stand". Oppdyrkingen førte til at det ble forventet at flyplassen skulle drives som et gårdsbruk og gi avkastning. Det ble hevdet i Stortinget at når bondeungdommen i Skedsmo var vitne til hvordan gårdsbruket ble drevet på Kjeller, var det neppe egnet til å styrke begeistringen for Forsvaret. Det kom forslag om at flyplassen skulle benyttes til sauebeite, men forsvarsministeren kunne opplyse at hensikten med dyrkingen har vært å gjøre plassen skikket som

landingsplass for flymaskiner - det har aldri vært meningen å drive rasjonelt jordbruk der. Som følge av at flyplassen lå meget lavt i forhold til Nittelva og Øyeren, ble det nødvendig med grøfting og drenering av den bløte og vass-syke jorden. I 1925-1926 ble det foretatt dreneringsarbeide på ytre flyplass, og i 1927-1928 stod skoleplassen eller indre flyplass for tur. Det sies at den etterhånden var blitt ujevn som følge av tuedannelse. Grunnvannet har dårlig avløp som igjen har tilfølge at regnvannet blir stående ovenpå. Det fremkommer at oppløying og tilsåing foregår systematisk med en del av den hele flyplass skiftevis hvert år.

Ytre og indre flyplass knyttes sammen

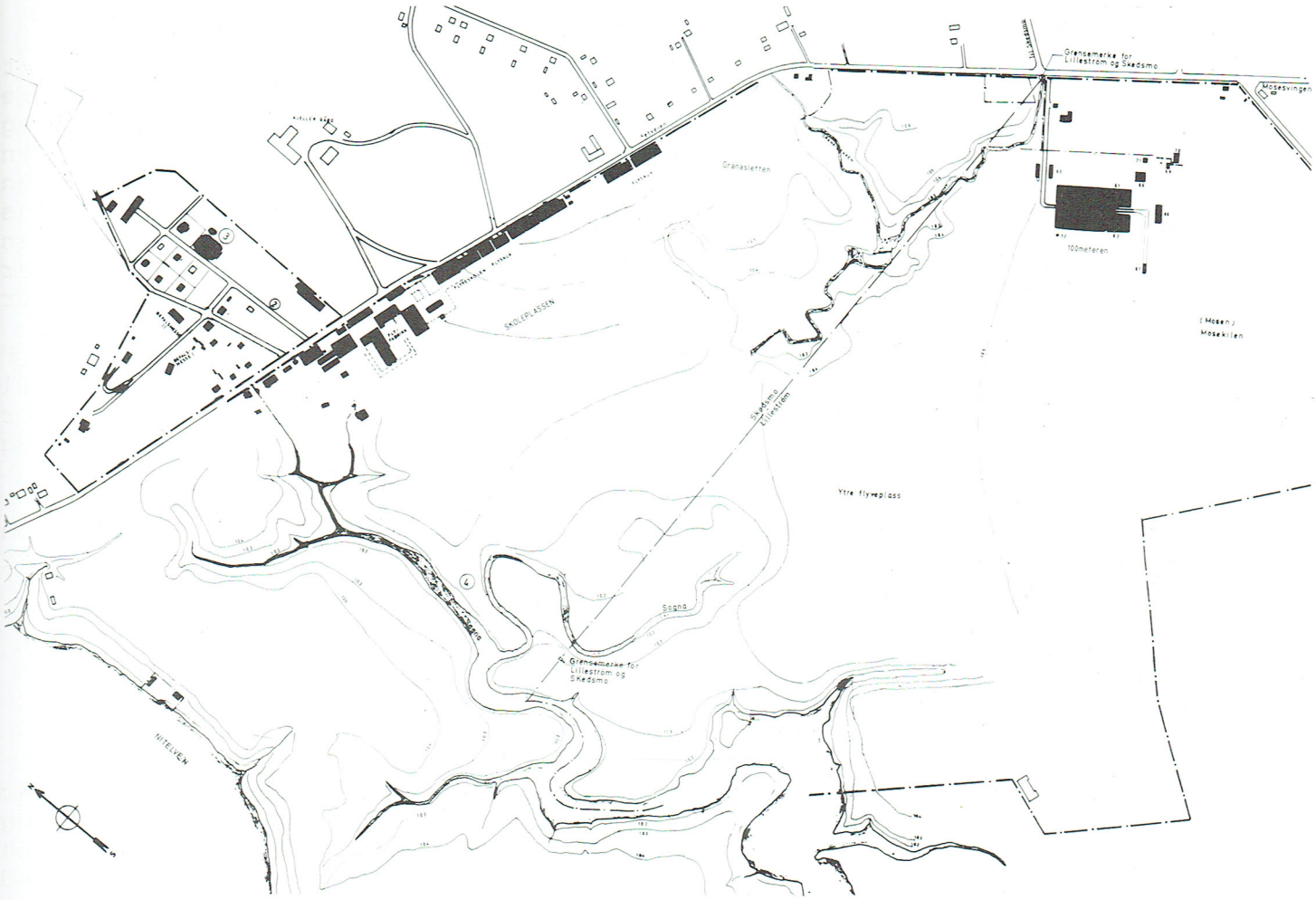
Elveleiet Sogna buktet seg midt gjennom flyplassområdet, og det ble ganske tidlig laget en bruforbindelse mellom ytre og indre flyplass. Men myndighetene innså etter en del år at forholdene ved landets eneste internasjonale flyplass var lite tilfredsstillende slik som de var. I 1929 ble det derfor satt i gang et større grøftingsarbeide for å få direkte forbindelse mellom den gamle og den nye flyplass. Før gjenfylling av elveleiet kunne ta til, var det nødvendig å legge et 240 meter langt rør for å lede Sogna fra Kjellerbekken og ut til Nittelva. Dette skulle imidlertid vise seg å bli et omfattende og langvarig prosjekt. Det skortet på bevilgninger og det var for det meste sysselsettings- og krisemidler som gjorde det mulig å komme videre med arbeidet.



Bilde av ytre flyplass fra begynnelsen av 30-årene. Vi kan se at det arbeides med grøfting og pløying av "flystripa" foran "hundre-meteren". En kan også se at arbeidet med gjenfylling av elveleiet har kommet i gang.

Vinteren 1933-1934 ble det skaffet ekstrabevilgninger slik at 100 arbeidsledig ungdom var beskjeftiget med utvidelse og planering av flyplassen. Det ble lagt skinneganger i flere retninger, og et stort antall hester ble benyttet som trekkraft for vaggene. Det ble også anlagt et vinsjarrangement for å frakte leirmasse fra Nittelva for å fylle igjen elvefaret over Sogna etter at den var lagt i rør.

Borger Larsen husker at han ledet arbeidet med å transportere leirmassen innover på plassen. Flyfabrikken hadde laget en slepeskuffe som var omlag 2 meter bred og 1 meter dyp. Men den tynne leirvellingen rant for det meste ut under slepingen slik at det bare var en mindre del som kom frem dit det skulle. Så en dag da direktør Gulliksen kom på befaring foreslo Borger Larsen at slepeskuffen burde omarbeides slik at den ble dobbelt så dyp og halvparten så brei. "Det har du sannelig rett i! Men hvorfor har du ikke sagt fra før, Larsen? Men nå er det for sent - vi har brukt opp alle pengene og må stoppe arbeidet", var den spontane reaksjonen til direktøren.



Kart over Kjeller flyveplass fra 1934. Vi ser at ytre og indre flyplass er knyttet sammen - men det skjer over en dalsenkning med en høydeforskjell på ca. to meter.

Herredstyredebatt om arbeidet på flyplassen

Mulighetene for arbeid på Kjeller gikk ikke upåaktet hen i nabokommunene. Fra møte i Rælingen herredstyre 20. november 1933 kan vi lese at det er anmeldt 22 ledige familieforsørgere og 18 ungkarer. Samtidig referertes en meddelse om at 15 gutter fra

Rælingen hadde fått arbeid på Kjeller flyplass. I neste møte 19. desember opplyses det at arbeidsledigheten har øket til 36 familieforsørgere og 26 ugifte. Av disse var 17 i beskjeftigelse ved Kjeller flyplass. Videre får vi høre at i forbindelse med en ansøkning fra de gutter som hadde fått arbeid på Kjeller, ble det en voldsom debatt om hvem som hadde æren for at disse guttene hadde fått arbeid. Mot en stemme ble det besluttet å opprettholde et skattetrekk på 10 prosent.

Kjeller får attest av utenlandske luftfartsautoriteter

Etter at Det norske Luftfartsselskap ble omdannet i 1933, så det ut til å bli mere fart i ruteflygningen. Ikke minst var det hollandske flyselskapet interessert i å forlenge landflyruten på København og Malmø til Oslo. En hollandsk deputasjon som kom på besøk høsten 1933 sier at Kjeller dessverre er umulig. De fant at flyplassen selvfølgelig kan benyttes av militærmaskiner og kanskje for en gangs skyld av et passasjerfly. Man kan ikke løpe den risiko at maskinen kan velte eller at det kan tilstøte andre uhell - denslags legger ingen merke til når det gjelder militærmaskiner, men når det rammer passasjerfly virker det helt ødeleggende.

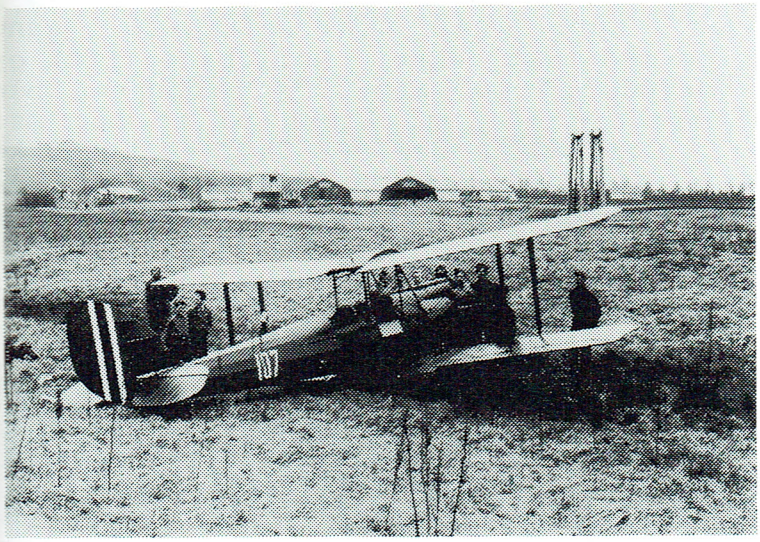
En fransk flyger som hadde vært innom Kjeller samme år, uttalte til svenske jounalister at han var blitt gledelig overrasket over Gøteborgs gode flyplass. Etter et besøk på Kjeller var han nemlig forberedt på det verste.

Akershus Arbeiderblad kommenterte uttalelsene under overskriften **"Angrepene på Kjeller flyveplass"**, hvor "uetterrettelighetene" i Dagbladet ble avlivet.

Kjeller flyplass er blitt stor nok

Avisen "Akershus" kan i september 1935 fortelle at flyplassen har blitt 1000 meter lang og 800 meter bred. Nå ligger plassen der og lederen av arbeidet, løytnant Ole Reistad, har grunn til å være stolt av sitt verk. De nye fyllingene har blitt tilsådd med forskjellige gressfrøsorter for å binde jordbunnen, og til neste sommer kan de store flyene komme så meget de vil. Nå i vinter vil det bli benyttet skiunderstell.

Det hører med til historien at da Flyvebataljonen neste vår kom tilbake fra en langtur til Nord-Norge og Kirkenes, måtte flyene lande på Gardermoen for å skifte fra ski til hjul. Da de kom hjem til Kjeller og skulle innvie den nye "stripa", pløyde hjulene seg ned i åkeren så jordspruten stod om flyene.



Dette bildet gir et inntrykk av flyplass-forholdene etter at arbeidene med planering og utvidelse var fullført midt på tretti-tallet.

Fly nummer 107 var en Standard Moth som havarerte 28. mai 1937. I bakgrunnen kan en se vinsjarrangementet som ble benyttet for å transportere leirmasse for planering av flyplass-området.

Flyplassen heves ved påfylling av søppel

Utvidelsen og planeringen av flyplassen var knapt nok fullført før det ble satt igang et forsøksprogram med kjøring av søppel fra Oslo til Kjeller. Hensikten var å heve hele flyplassen slik at en kunne unngå flomskader. Det var det såkalte Bradforsystemet som skulle prøves - det gikk ut på å legge et lag med søppel i inntil to meters høyde og så legge et lag med matjord oppå. Prøvedriften dreide seg om ca. 5000 tonn, og de første erfaringene var meget gode. Det var snakk om å legge et sidespor fra jernbanen til Kjeller for at en skulle kunne avta hele årsproduksjonen på 150000 kubikkmeter søppel fra hovedstaden. Men Kjeller Vel engasjerte seg i debatten og sa nei til Oslo-søppelet. Det kom frem at forsøkene ikke hadde vært tilfredsstillende men tvert imot sjenerende for beboerne. For hvert lass med søppel som ble tømt, fulgte en slik lukt som visst ikke skrev seg fra noen parfymefabrikk. At Kjeller er oversvermet av fluer i alle størrelser vet vi skyldes avfallet fra disse Oslos tusener av søppelkasser.

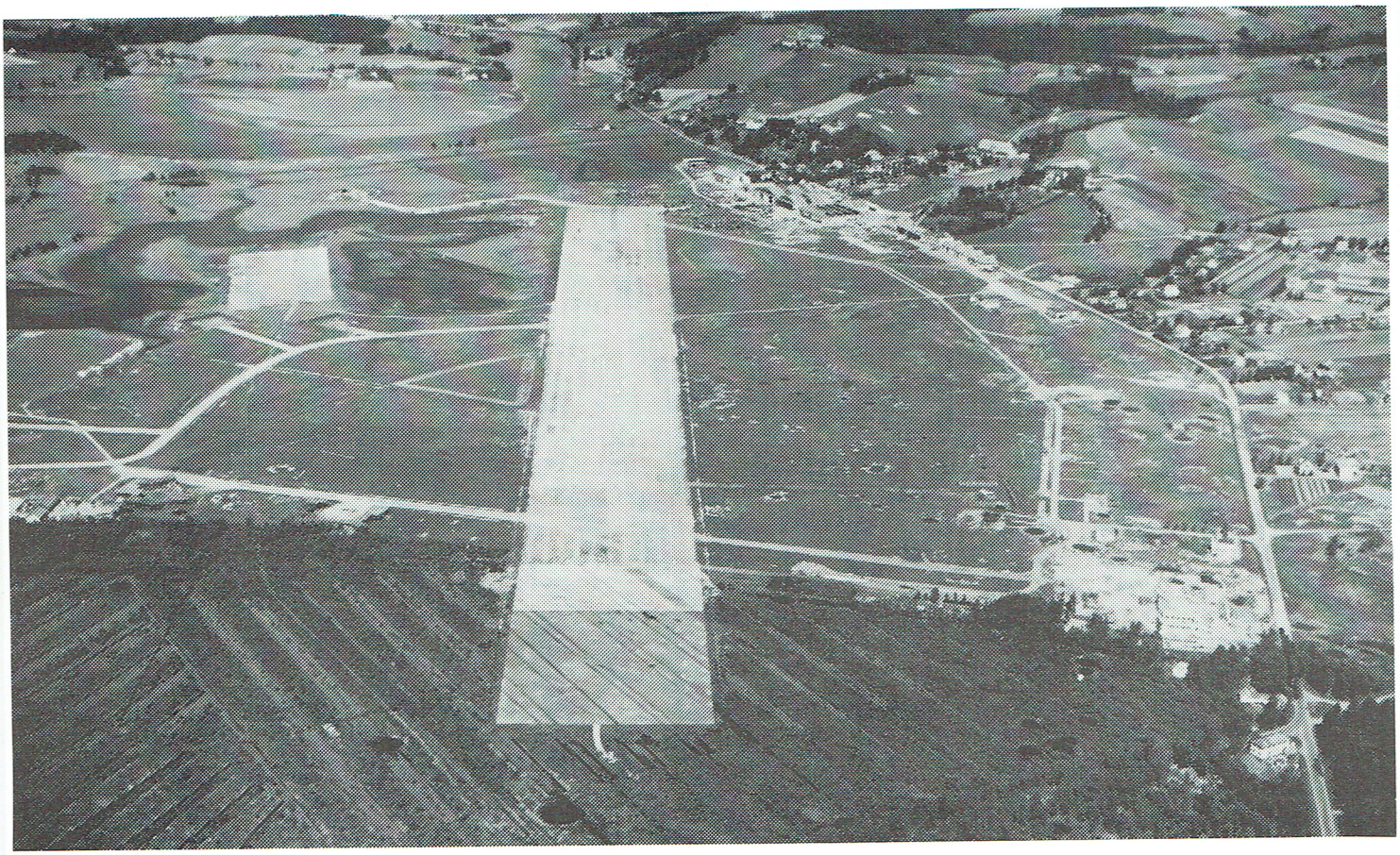
Kjeller Aerodrome

I en engelsk oversikt fra april 1940 over aktuelle flyplasser i Norge, finner en følgende opplysninger om **Kjeller (Oslo):**

Position - 59.58N, 11.03E *Height - 341 feet*
Surface - Grass *Dimensions - 1100x880 yards*
Weather effects - Flooded in April and early May, after thaw. Snow December to May. Early morning low lying fog liable throughout year. Fuel and repair, 2 large and 10 small hangars. Road and rail communications, 18 km E.N.E. of Oslo, 1.5 km N. of Lillestrom.

Luftwaffe lager rullebane med tredekke

Like etter den tyske innmarsjen i april 1940, gikk Luftwaffe i gang med å opparbeide en ny flystripe med fast dekke. Rullebanen fikk en lengde på 1200 meter med en bredde på 100 meter. Jordbunnen ble først planert med veghøvel, deretter ble det kjørt på et lag med sand og grus, ca. 25 cm. tykt. Oppå dette ble det lagt et tredekke som var utført i lameller på 1,35x1,85 meter av krysslagt 3x6 toms plank, innbyrdes forbundet med langsgående planker. På den første 200 metrene av østenden ble det imidlertid benyttet trelemmer av kantstilt plank som ble satt sammen til et smårutet rammeverk. Rutene ble fylt med sand og tilslutt planert og valset.



Kjeller flyplass og den tyske trestripa sett fra luften 2. juli 1945. En kan se at østenden av rullebanen er kamuflert som torvmyr - tyskerne hadde bl.a. spikret røsslyng til plankedekket. En rekke bombekratere er fortsatt synlige.

Kjeller får lav status som flyplass

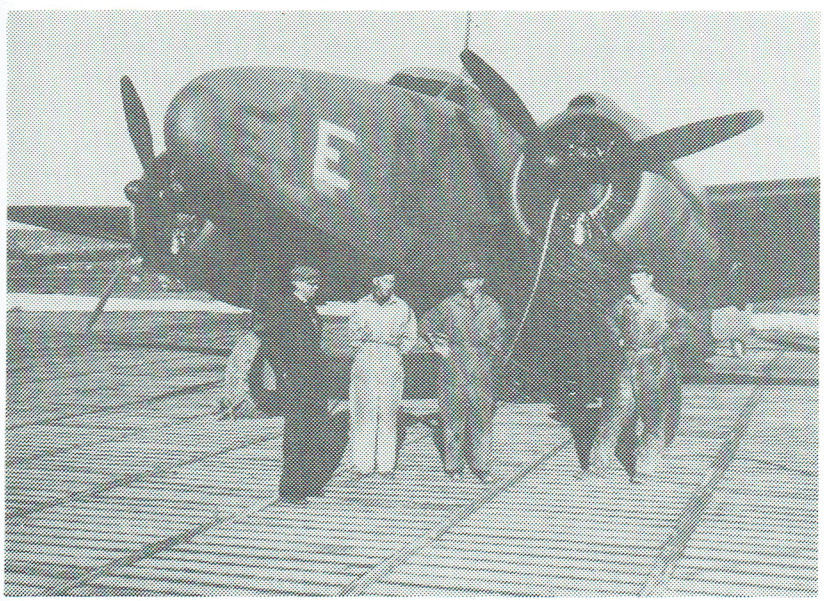
Luftforsvarets overkommando sendte 19. november 1945 ut en oversiktsplan over de 30 landflyplassene som fantes i Norge etter den tyske kapitulasjonen. Flyplassene ble klassifisert fra I til VI, hvor kategori I var Luftforsvarets hovedstasjoner hvor det skulle stasjoneres flyavdelinger og drives flyging året rundt.

I	*- Faste plasser:*	*Gardermoen, Sola-Forus, Værnes, Bardufoss*
II	*- Øvelsesplasser:*	*Kjevik, Eggemoen, Lista, Bodø, Høybuktmoen, Banak, Haslemoen, Gossen, Ørlandet*
III	*- Nødlandingsplasser:*	*Alta, Herdla, Rygge, Kautokeino, Hattfjelldal, Rognan*
IV	*- Reserveplasser:*	*Jarlsberg, Mandal, Bømoen, Øysand, Elvenes, Svartnes, Berlevåg, Karlebotn*
V	*- Verkstedvirksomhet:*	*Kjeller*
VI	*- Sivile plasser:*	*Fornebu, Lade*

Kjeller ble klassifisert under verkstedvirksomhet - kategori V - med følgende begrunnelse: Kjeller flyplass vil neppe bli brukt for regulær flygning, men må til enhver tid holdes i orden da Luftforsvarets hovedverksted blir plassert her. De øvrige landsdelsverksteder blir lagt ved plasser som kommer inn under kategori I eller II.

Det største problemet med Kjeller var at rullebanen hadde plankedekke. Om trelem-startbaner sies det følgende: I tiden fremover vil man få store problemer med de plasser som kun har tredekke, idet disse etter hånden vil råtne. De må etterses praktisk talt hver dag for å kontrollere at ingen lemmer har løsnet, som under landing kan vippe opp og ødelegge flyets haleparti. En tør regne med at det vil lønne seg et par år fremover å vedlikeholde tredekkene, men fra da av vil i alle fall de lemmene som ligger på våt grunn og matjord være i meget dårlig forfatning.

Om permanente dekker sies det at målet må være at alle faste plasser får betongdekker, og at alle øvelsesplasser og så mange som mulig av nødlandingsplassen får minimum **en** permanent bane. Det gis følgende forslag til prioritetsrekkefølge for utbygging og støping av betongdekke: Bardufoss (støping av ferdigplanert tverrbane), Bodø, Kjeller, Banak, Gossen, Herdla. Men det skulle altså vise seg at det ble Kjeller som fikk plass fremst i rekken og kom først i mål.



En Lockheed Lodestar fra 335 skvadron, Gardermoen flystasjon besøker Kjeller.

Vi får et inntrykk av det ekstyske plankedekket.

Ny rullebane med betongdekke

Det tyske tredekket var i 1948 i en så dårlig forfatning at det ble besluttet å ta det opp og erstatte det med et permanent dekke.

Grunnundersøkelser viste at jordbunnen for det meste bestod av melsand og leire som vanligvis kan gi betydelige telehivninger i vårløsningen. Dersom en skulle legge et høyverdig og kostbart betongdekke måtte en også beskytte det mot telehivninger ved å foreta større masseutskiftninger. Det ble foretatt belastningsprøver av grunnen og det ble dessuten støpt noen prøveplater av såkalt soilsement eller magerbetong og av vanlig, god betong. En kom til at et soilsementdekke ville ha tilstrekkelig bæreevne for den lette flytrafikken som en regnet med på Kjeller, og dette dekket ville også bli lettere å reparere dersom det skulle få teleskader. Hensikten var å blande sement og vann direkte inn i grusen ute på banen - en såkalt "mix-in-place" metode.

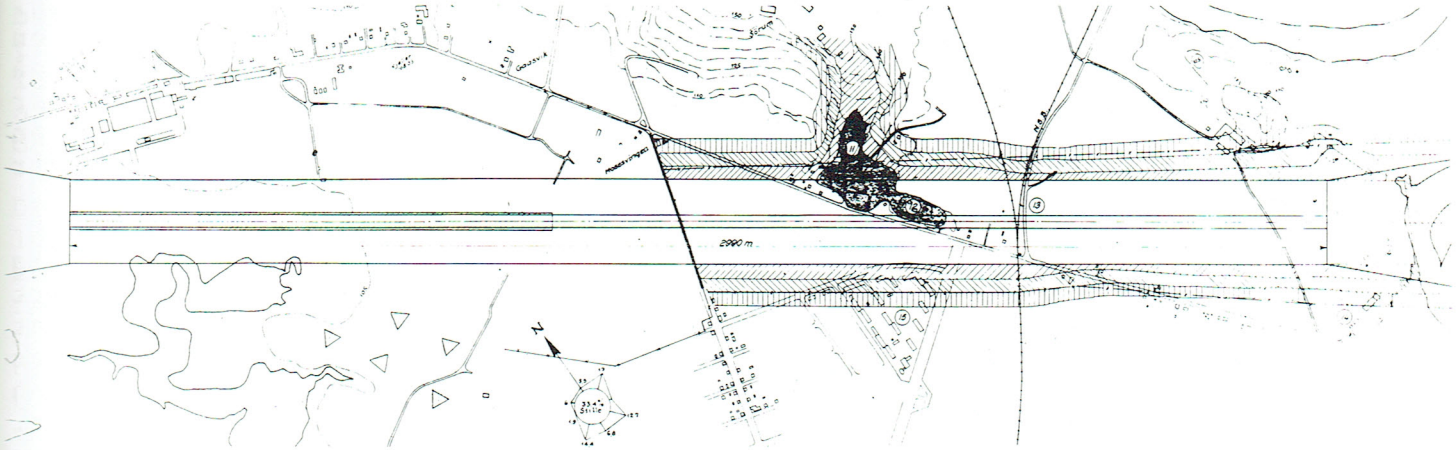
Innflygingen fra nordvest til den tyske stripa skjedde over Kjellerholen tett inntil Nittebergåsen. De nye sikkerhetskravene til ICAO - den internasjonale sivile luftfartsorganisasjonen - tilsa imidlertid at det var nødvendig å dreie retningen på rullebanen 8 grader mot urviseren for å unngå hindringer under avgang og landing. Dette førte til at den nye rullebanen måtte legges på skrå over den tyske stripa, og det gamle plankedekket måtte først fjernes før en kunne komme i gang med planeringen av den nye banen.

Da anbudene fra entreprenørene kom inn, viste det seg at det var lite å tjene på å benytte "mix-in-place" metoden for legging av soilsement. En valte derfor å gå for et stasjonært blanderanlegg for å få en bedre blanding og en bedre kontroll med sement- og vanntilsetning i betongen.. Arbeidet med fjerning av det gamle tredekket tok til 23. april 1949, men etter en tid fikk en mistanke om at den tyske rullebanen visstnok skulle være underminert, og at det således måtte utvises nødvendig forsiktighet. Ved nærmere undersøkelse ble det funnet i alt 600 meter med sprengkanaler som lå ca. 80 cm. under det gamle banedekket. Sprengkanalene var fylt med vanlig grøfte-dynamitt. Sprengstoffet - som for det meste hadde beholdt sin sprengkraft - ble samlet i hauger og brent. Under anleggsarbeidet kom man også over tre mindre sprengbomber.

Arbeidet med drenering kom i gang 10. mai og planeringen ble påbegynt for alvor 8. juni. Støpingen av det 15 cm. tykke dekket av magerbetong kunne begynne den 12. juli. Tiltross for en rekke forsinkelser og svikt i sementleveranser, ble støpingen fullført den 9. oktober. Rullebanen hadde da fått en lengde på 1150 meter med en bredde på 40 meter. den høytidelige åpning foregikk den 15. oktober 1949.

Nødvendig med forlengelse av rullebanen

Den nye rullebanen var knapt nok ferdig før den ble totalt foreldet. Da Norge gikk med i NATO og kom inn under den amerikanske våpenhjelpen, fikk vi tilbud om en helt ny generasjon jagerfly - i første rekke F-84 Thunderjet og noen år senere F-86 Sabre. Mens flyplassen var dimensjonert for vårt første jetfly Vampire, som kunne klare seg med en "kortbaneflyplass", krevde de nye flyene betydelig lengre landingsbane. Allerede i 1951 forelå det planer om å forlenge rullebanen på Kjeller. Vanlig NATO standard tilsa en lengde på hele 2990 meter, men forskjellige kortere alternativer ble spesielt vurdert.



Dersom flyplassen skulle bygges ut til full NATO standard, ville den strekke seg fra Nittelva over Storgaten, Fetveien (ved Åråsen), Hovedbanen og helt frem til Leira-elven.

Som rimelig er, fikk disse planene stor oppmerksomhet i lokalmiljøet. Storgaten ville bli skåret tvers av, og istedenfor å være hovedinnfartsveien til Lillestrøm, så man for seg at den ville bli redusert til en blindgate. Avisen "Akershus" sier at det ikke er rart at folk reagerer kraftig mot en slik degradering av stedet, da det også var snakk om at en rekke byggetomter ville komme i faresonen. Representanten Hans Borgen fra Bondepartiet stilte et grunngitt spørsmål i Stortinget, og han la til at: Det har vært uttalt håp om at flyplassen må bli nedlagt, men nå er det tale om utvidelse!

Debatten om forlengelse blusset for alvor opp i 1953. Forsvaret hadde da forkastet et forslag om å forlenge flyplassen over Nittelva, fordi en slik løsning ville bli meget vanskelig og dyr. Verdens Gang har en artikkel om jet-jagere og biler i Norges merkeligste gatekryss, og sier at det er ikke mange kommuner som kan rose seg av å ta ned jetfly i Storgaten! På grunn av den sterke motstand i Lillestrøm mot utvidelse av rullebanen, ble det vurdert å flytte verkstedene og den nyetablerte forsyngskommando til Flesland eller Værnes, men Sola og Jarlsberg var også inne i bildet. Og i følge et avisintervju med Forsvarsdepartementet var det intet til hinder for at fabrikkbygningene på Kjeller kunne frigis til sivil produksjon.

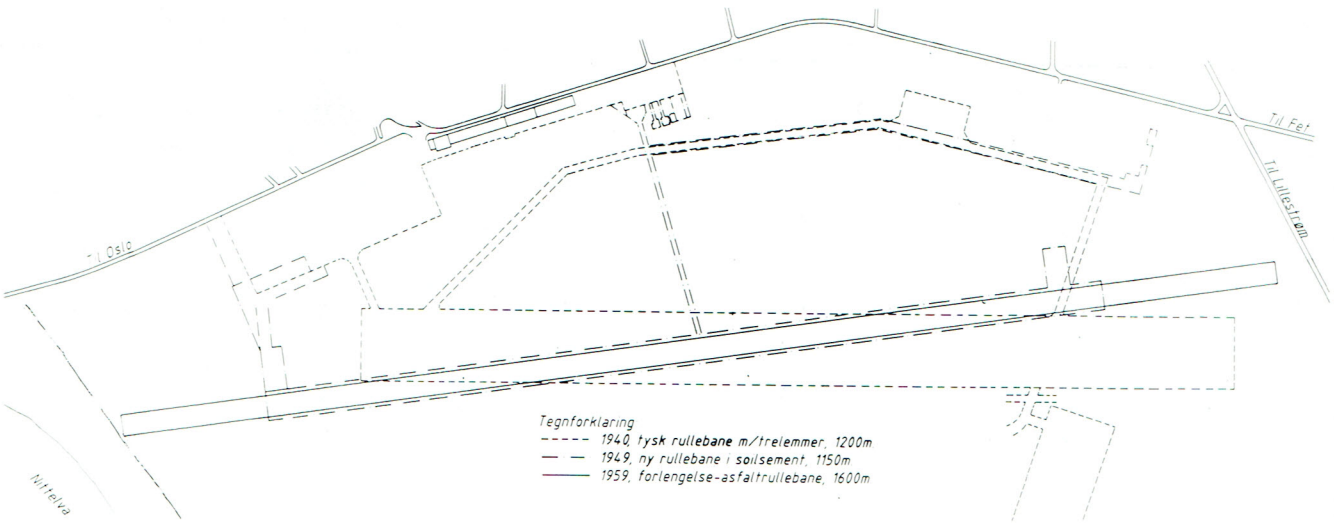
Avisen "Akershus" hevder at den største saken som Lillestrøm noensinne har hatt til behandling, er uten tvil spørsmålet om utvidelse av rullebanen på Kjeller. Ingen sak har som denne satt sinnene i bevegelse og skapt diskusjon, ikke bare i pressen, men kanskje mer mann og mann i mellom. Den første april (!) 1953 kan imidlertid avisen fortelle i et stort førsteside-oppslag at det blir ingen utvidelse av rullebanen. En ny oppfinnelse har gjort det mulig å lande jetflyene rett foran hangardørene - det er ganske enkelt å montere en helikopterrotor på jagerflyene når de skal til Kjeller for overhaling.

Debatten kom til å holde seg i flere år. I 1954 får vi høre at Skedsmo kjemper energisk for å beholde Kjeller flyfabrikk, og i 1955 og 1956 er det alarmerende meldinger om at såvel forsyningskommandoen som fabrikken skal flyttes til Flesland. Lillestrøm Arbeidersamfund vedtar i 1957 en resolusjon mot utvidelse av Kjeller. Vi får høre at forsvarsminister Handal kommer på "nattlig og hemmelig visitt" til Lillestrøm som førte til at saken

ble tatt opp til fornyet behandling i formannskapet. Og endelig, den 2. mai 1958 vedtok Lillestrøm herredstyre å gi grønt lys for en forlengelse av rullebanen til 1600 meter. Utvidelsesplanen var nå redusert, først fra 2000 meter og så fra 1800 meter, og det var derfor ikke lenger nødvendig med kryssing av Storgaten. Som en sikkerhetsforanstaltning vil Storgaten bli stengt med bommer når jetfly skal opp eller ned.

I utredningen fra Forsvaret het det at spørsmålet om den endelig beliggenhet av Flyvåpenets sentrale vedlikeholdsverksteder har vært gjenstand for et inngående studium. Man er kommet til det resultat at det gunstigste sted - alle forhold tatt i betraktning - fremdeles er Kjeller. Forutsetningen for at denne virksomhet fortsatt kan holde til på Kjeller er imidlertid at rullebanen blir forlenget. Hvis den ikke blir forlenget i den nærmeste fremtid, må virksomheten flyttes til et annet sted. Mens man tidligere regnet med at det var behov for en bane på 2000 meter, regner man nu med at 1600 meters lengde vil greie seg for de flytyper som det er tale om å overhale på Kjeller. Flytypen det siktes til var i første rekke F-86F og F-86K.

Rullebanen får asfaltdekke og forlenges til 1600 meter



Denne tegningen viser utviklingen av flyplassen i tiden 1940-1959. Vi ser den tyske rullebanen med tredekke fra 1940, den nye betongbanen på 1150 meter fra 1949 og den forlengede asfaltstripa på 1600 meter fra 1959.

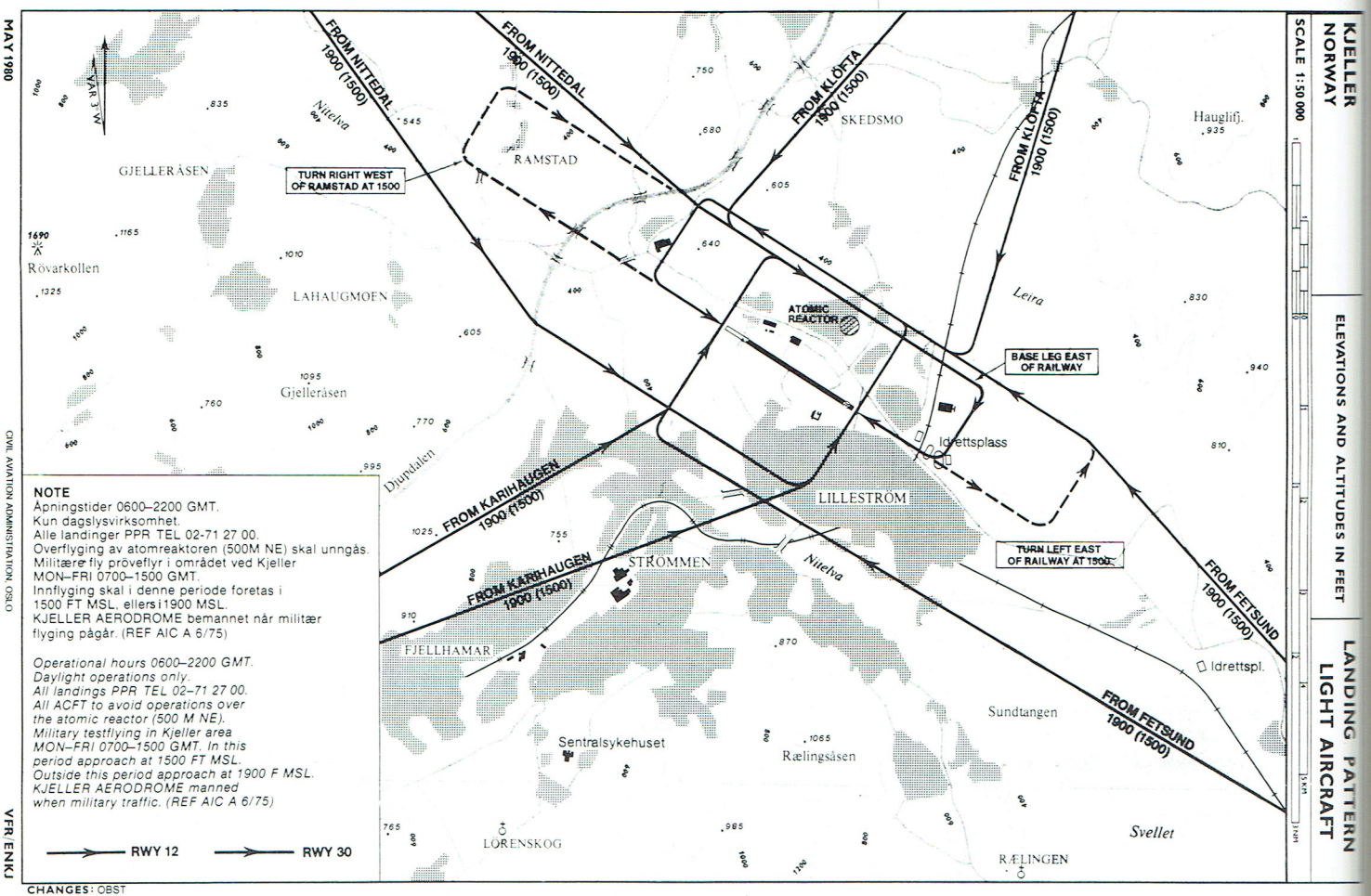
Anleggsarbeidene startet opp etter meget kort tid. Den eksisterende betongbanen skulle forsterkes med 15 cm pukk og singel som så skulle få et asfaltdekke. Arbeidet kom i gang 25. august 1958, og det var forutsetningen at banen skulle forsterkes etappevis slik at en del av stripa skulle kunne benyttes for mindre fly under anleggsperioden. Forlengelsen bestod i at hver av endene av banen skulle påplusses ca. 200 meter. I likhet med byggingen av

betongstripa i 1949, ble det ikke foretatt full masseutskifting av torvlaget. Bare det øverste jordlaget ble fjernet, og det ble så lagt på ca. 90 cm. med sand, kult, pukk og singel. Det ble lagt asfaltdekke på hele rullebanen, både på de nye forlengelsene og på den gamle betongdelen.

Den 1600 meter lange stripa fikk en bredde på 30 meter, hvilket var 10 meter smalere enn betongstripa fra 1949 - og hele 70 meter smalere enn den tyske stripa fra 1940. Den nye rullebanen ble ferdig til bruk 1. juni, og ifølge kontrakten skulle entreprenøren fullføre anleggsarbeidet innen 1. juli 1959. Av budsjettmessige grunner måtte de avsluttende arbeidene utstå til høsten, det vil si til det neste budsjettåret. I løpet av anleggsperioden hadde det vært mulig å foreta hele 115 landinger og avganger med visse flytyper slik at virksomheten ved verkstedene kunne fortsette nærmest som normalt.

Rullebanen forlenges helt frem til Storgaten

Våren 1975 ble rullebanen forlenget helt frem til Storgaten i Lillestrøm. Den vesentligste delen av anleggsarbeidet ble utført av Ingeniørvåpenets skole- og øvingsavdeling (IVSØ), Hvalsmoen. Den gamle torvmassen ble gravd opp og skiftet ut med sand, som så ble planert og komprimert. Samtidig ble det flyttbare gjerdet og tilhørende skinnegang langs Storgaten, fornyet. Bildet ovenfor er tatt 16. april 1975. Forlengelsen dreide seg om et såkalt "over-run" på ca. 50 meter. Med bakgrunn i tidligere næruhell ble arbeidet ansett for å ha stor flytryggingsmessig betydning. Det var den verdifulle innsatsen til Motor- og maskinførerskolen ved IVSØ som gjorde det mulig å få utført denne forlengelsen, da prosjektet ikke hadde fått nødvendig prioritet i det anstrengte byggebudsjettet. Arbeidet tok til 2. april og ble avsluttet 29. april 1975.

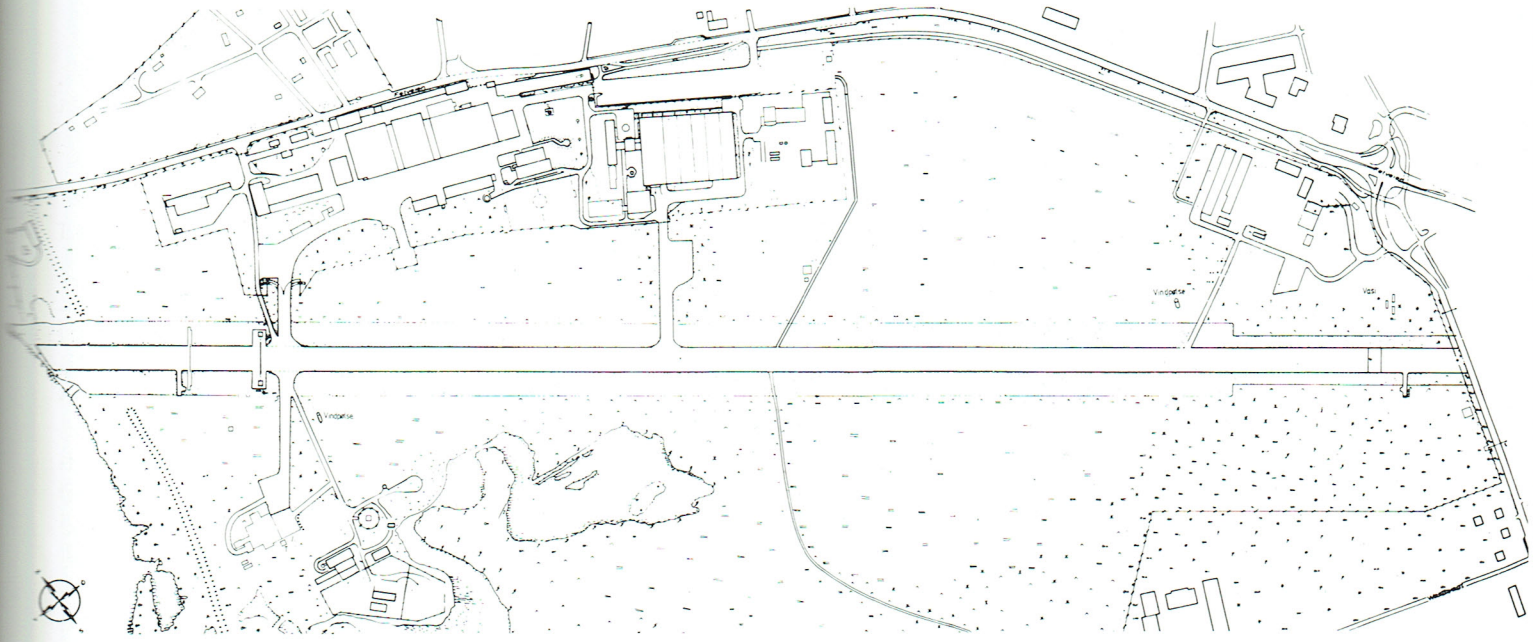


Innflygingskart for Kjeller flyplass, utgitt av Luftfartsverket mai 1980.

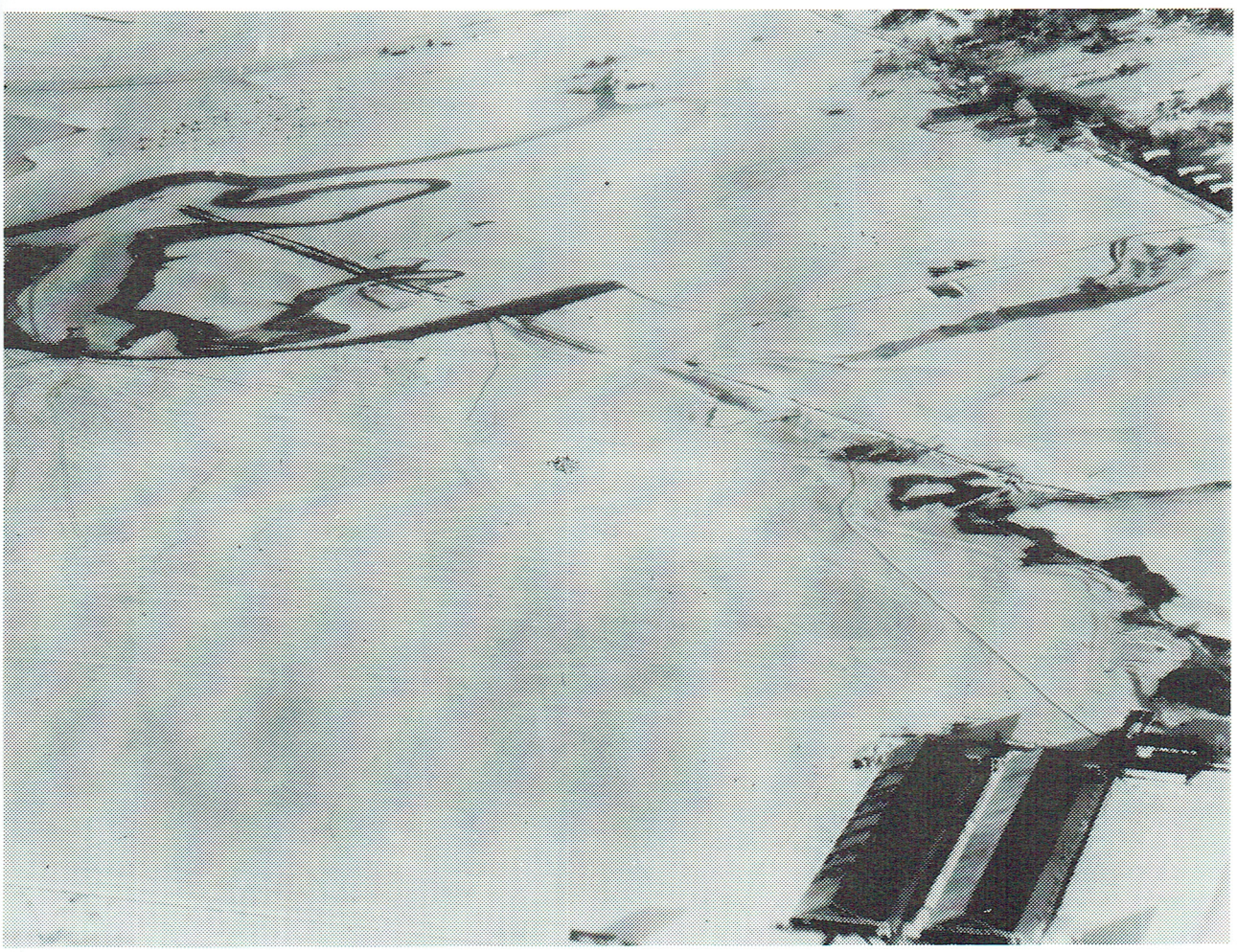
Utbedring av rullebanen for mottak av F-16

Høsten 1981 var det behov for i tur og orden å ta de nye F-16 flyene til Kjeller for utførelse av et større modifikasjonsprogram. Men etter godt og vel 22 års bruk var asfaltdekket på rullebanen etterhvert blitt meget ujevnt og oppsprukket. Baneforholdene ble karakterisert som høyst utilfredsstillende sett fra et flytryggingsmessig synspunkt. Den kraftige F100 motoren i F-16 virket som en glupsk støvsuger, men den ville få problemer med fordøyelsen hvis den ble foret med løse asfaltbiter fra det sprukne banedekket.

I løpet av et par korte sommermåneder ble det utarbeidet planer og innhentet anbud for utbedring av rullebanen. Det ble lagt to lag med asfalt over hele banen, og den fikk dessuten ca. 85 meters forlengelse av "over-run" i vest helt frem til Nittelva. Banens totale lengde økte til 1735 meter, men den effektive banelengden ble redusert til 1380 meter som følge av at det ble installert et nytt sett med bremsevaier. Utbedringen ble fullført i tide slik at den første F-16 kunne lande på Kjeller etter programmet den 1. september 1981.



Kjeller flyplass anno 1987.



Vinterbilde av Kjeller flyplass fra første halvdel av 30-årene.

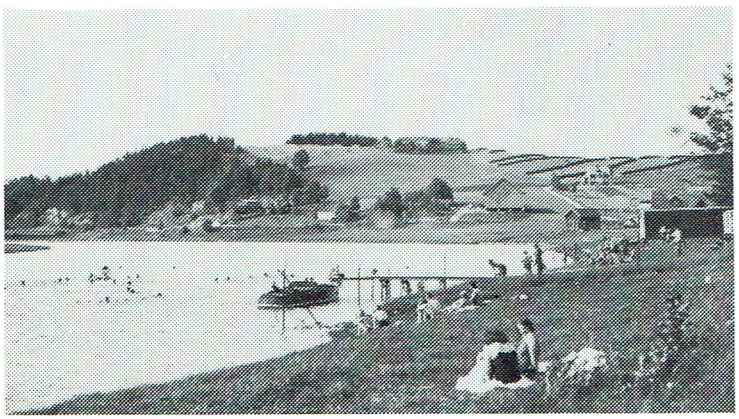
SMÅGLIMT - PERSONER OG HENDELSER VED FLYPLASSEN

Mosesvingen

Krysset mellom Fetveien og Storgaten i Lillestrøm, var et sentralt møtested, som lå like inn til den tidligere ytre flyplass og flyavdelingens område. I et leserbrev i Akershus Arbeiderblad, 4. juli 1925, har Toni et engasjerende innlegg om den naturskjønne øvre del av Storgaten oppimot Mosesvingen - sånn en midtsommerkveld når stedets mer eller mindre aktverdige borgere går sin aftenpromenade mellom de hvitstammede, løvrike bjerketrær, som danner den prektige alle. Eller Fetsundveien da, hvor løvskogen står tett på begge sider av veien. Her synes jeg i all min enfoldighet at det er pent. Senere på kvelden når sola har gått ned, er det et yrende liv her i svingen, da er det fullt av forelskede katter, flyveelever og små damer som svermer. Det er dog en mangel her, og det var den jeg ville be stedets vise fedre, som har med disse ting å gjøre, å rette på. Det burde nemlig her være utsatt noen benker eller krakker så de mer eller mindre aktverdige kunne få hvilt seg litt når de var ute og gikk sin kveldstur. Det står riktignok en gammel snøplog i Mosesvingen, men for det første er den ubekvem å sitte på, og for det andre så er den bestandig opptatt av flyveelever, som ikke har fått noe pikebarn.

Badeplass ved Nittelva

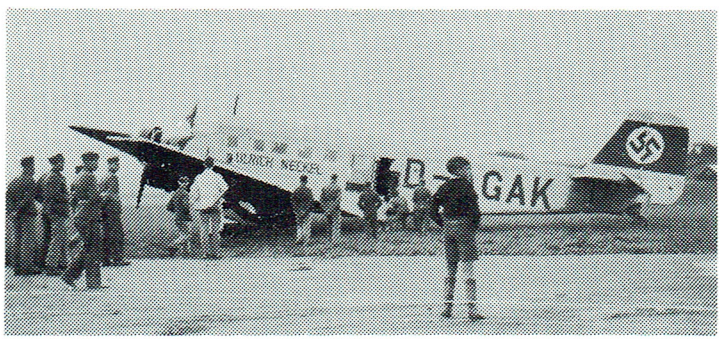
Flysoldater bader i Nittelva - en kjærkommen avveksling i sommervarmen. Dette skjedde da Nittelva fremdeles var rein og innbydene - og miljøforurensning nærmest var et ukjent begrep. Badeplassen, som hørte inn under Flyskolen, var utstyrt med motorbåt og et lite badehus samt en flykasse som tjente som båtnaust. Badestranden lå like ut for



vestenden av nåværende rullebane. Det ble badet i Nittelva helt frem til krigsårene, men etter den tid har vannet gradvis blitt mindre velsmakende.

Lufthansa åpner flyrute Kjeller - London

Den 1. juni 1938 fikk Oslo sin første landflyrute. Samtidig med at sjøflyruten fra Gressholmen til København ble åpnet for sommersesongen, satte det tyske Lufthansa i gang med en gjennomgående flyrute fra Kjeller til London, København, Hamburg og Amsterdam. Allerede sommeren 1936 hadde Lufthansa i en kortere tid benyttet Kjeller som base mens sjøflyet som trafikkerte Oslo-ruten var inne til overhaling. Det ble benyttet et tre-motors fly av typen Junkers Ju 52 med plass til 17 passasjerer. Den nye ruten ble ganske fort populær hos reisende som skulle til Kontinentet og England, fordi de slapp å bytte fra sjøfly til landfly i København. Den 13. juni hører vi at flyruten Kjeller-London går utmerket med 10-12 reisende hver dag. Passasjerene kjøres hver morgen fra Oslo til Kjeller i en rummelig turbuss på bare 25 minutter - omtrent samme tid som båten bruker ut til Gressholmen. Returtransporten skjedde utpå ettermiddagen når flyet fra London hadde landet. Ruten fikk spesiell oppmerksomhet den 6. juli da kronprins Olav var med som passasjer til Gøteborg. Siste ruteavgang før "vinterdvalen" fant sted 10. oktober - og fra sommeren 1939 stod Fornebu klar til å overta ruten.



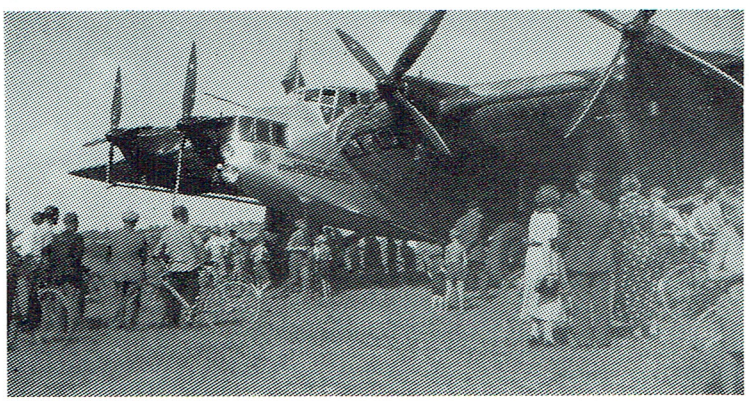
Da Sonja kom til Kjeller

Avisen "Akershus" hevder at tirsdag 19. juli 1938 sikkert må innregistreres som en av de største dagene for Kjeller flyplass. Allerede om formiddagen ble det masseoppringninger om det var anledning til å komme inn og se Sonja Henie som skulle komme med ruteflyet klokken 1715. Men det ble svart nei - man hadde sitt reglement å gå etter. Fremmøtet utenfor inngangen til flybataljonen ble stort som aldri før likevel, for det kunne da være en mulighet til å få et lite glimt av stjernen. Men så en liten stund før ankomsttiden til Lufthansa maskinen, ble reglementet puttet vekk for en gangs skyld, portene ble åpnet og alle som ville kunne bare passere vakten og begi seg inn på plassen. Og så seiler det store ruteflyet inn over Kjeller mens de tusen øyenpar fulgte den med aller største interesse. Etter en runde rundt plassen landet det lett og elegant som vanlig og ikke lenge etter stod det "oppmarsjert" med bredsiden til publikum. Omkring halvannet hundre soldater stod vakt for at ikke alle skulle storme bort til maskinen. Og så kom da det spennende øyeblikk da alles øyne var rettet mot

utgangsdøren der Sonja skulle komme tilsyne. Og så kom hun da, elegant og smilende stod hun der, i en smart kjole og en liten blå bakpåhatt, som kledde henne fortrinnlig. Brun og frisk stod hun der, med røde lepper og sin perlerad av vakre tenner, det var den gamle, kjente evigunge skøytestjernen, filmstjernen, olavsridderen - men man ser straks at hun er den samme som før. Fotografene har ingen vanskeligheter med å knipse, de generer seg da heller ikke, men Sonja står der og lar det skje. Så kommer hun seg ned til omfavnelser og velkomsthilsener og blomsteroverrekkelser. Hun var strålende glad for at hun var hjemme igjen, nå skulle hun hvile og atter hvile for så i slutten av august å begi seg tilbake til Amerika til ny filming.

Kjempefly på Kjeller

Det var meningen at Lufthansa skulle sette inn en Focke Wulf FW 200 "Condor" på ruten til Kjeller. Dette var en helt ny flytype med plass til 26 passasjerer. Men da flyet ikke ble tidsnok ferdig, ble det altså en Ju 52 i stedet. Men selv denne maskinen virket imponerende stor, og det sies at den "ruvet godt der den tok plass for natten borte ved hundremeteren". Men Kjeller skulle allikevel få anledning til å stifte bekjentskap med en virkelig kjempe etter datidens forhold. Den 13. august 1938 landet en Junkers G 35 med det imponerende navn "Generalfeldmarschall von Hindenburg". Flyet hadde et like imponerende vingereal, nesten dobbelt så stort som dagens C-130 Hercules. Det hadde plass til 36 passasjerer - og i tillegg til passasjerkabinen i selve skroget, var det også plassert passasjerseter foran i vingen. Det var plass for mekanikeren til å gå utover i vingen for å smøre motorene mens flyet befant seg i luften. Flyet hadde syv manns besetning og det var ikke knepet inn på noe av hensyn til vekten - selv føreren var en kjempe på 130 kilo. Det oppholdt seg en times tid på Kjeller, og en mengde skuelystne og interesserte fikk adgang til å bese flyet. Neste gang flyet kom til Norge var den 9. april 1940. Da landet det på Fornebu med et militærmusikkorps. Det oprinnelige korps som etter planen skulle spille foran slottet om morgenen, hadde blitt forhindret ved torpederingen av "Blucher".



Kjeller småskole

Flyverbyen Kjeller - uttrykket går igjen i avisene fra slutten av første verdenskrig - fikk nærmest en "flygende start" i 1916. I tillegg til hangarer og verksteder ble det også et stort behov for

boliger. Tallet på innbyggere økte raskt, og barnetallet skjøt til værs etter kort tid. I 1919 fikk Kjeller sin egen småskole, da det var en lang og tung veg å gå til folkeskolen i Skedsmo. Skolen holdt til ved siden av Håndverksmessen og "Folkekjøkkenet". Den ble senere utvidet og overtok som småskole for Sten skole. I 1928 fremkommer det av et møte i herredstyret at skolen på Kjeller er helt sprengt og at forholdene er helt meningsløse. Det er så trangt at pultene står helt inntil ovnen, og det er endog ikke plass til et kart på veggen. Det ble da bevilget 200 kroner til innredning av to nye klasserum i Håndverksmessen. Den første lærerinnen het frøken Børresen (senere fru Harlem). Anne Ruud ble ansatt i 1922 og ble avløst av Ragna Hegge i 1923. Bildet ovenfor er tatt i 1923 og viser den nye lærerinnen sammen med 15 elever. Elina Schiørn (senere fru Scheie) ble ansatt i 1930, og hun var lærer helt frem til 1940. Skolen ble nedlagt da tyskerne rykket inn på Kjeller.

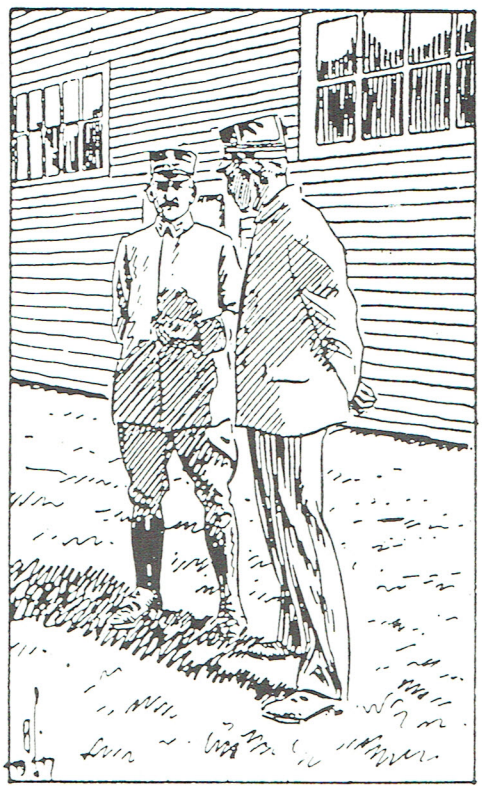
Ingeniørkaptein Einar Sem-Jacobsen

Det var kaptein Sem-Jacobsen som var sjefen. Vi kunne ikke fått noen bedre. Et realt og godt menneske. Han var en hedersmann tvers igjennom. Det var han som var sjelen i det hele. Han var enestående, han var et jern, hans navn er for alle tider risset inn i Kjellers og norsk flygings historie. Han tegnet flyene selv, og han prøvefløy dem. Han tegnet og uteksperimenterte ski til flyene. Og det var han som skaffet penger til å bygge opp et havarert fly istendenfor å sende det til Frankrike. Og han kunne fly, skulle jeg mene. Jeg glemmer aldri en tur jeg hadde med ham fra Kjeller til Lindøen, der han landet på et lite jorde mellom fjellene. Jeg var ikke høy i hatten da jeg så fjellet komme opp mot flyet, men det gikk det også..... Det er kaptein Johs. Nielsen - Gamle-Nielsen - som i avisintervjuer har gitt denne omtalen av den første sjefen sin på Kjeller.

Øivind Sørensen var mester for disse karakteristiske strekene. Tegningen ovenfor viser Sem-Jacobsen i flygerhabitt foran "Ganger-

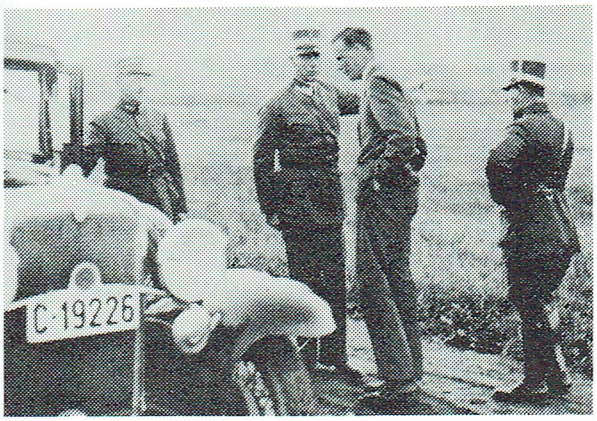
Rolf" i Heradsbygden 1. september 1912. Bildet nedenfor til venstre viser en byste av Sem-Jacobsen som opprinnelig sto utenfor Luftforsvarets overkommando i Oslo. Fru Elisabeth Sem-Jacobsen var tilstede under avdukingen på 50 års-dagen i 1962 for norsk flyging. Bysten er utført av professor Per Palle Storm, og den står i dag inne i befalsmessen på Kjeller.

Kaptein Sem-Jacobsen.



Kaptein Sem-Jacobsen (til høyre) og oberst Grüner i Øivind Sørensens strek fra 1917. Grüner ble utnevnt til sjef for Hærens flyvevesen 12. februar 1917. Det ble etter hvert et meget anstrengt forhold mellom direktøren for flyfabrikken og sjefen for flyvåpnet. Sem-Jacobsen rettet et voldsomt angrep mot oberst Gruner i en avisartikkel som stod i "Tidens Tegn" 5. august 1922. Forsvarsdepartementet la opp til krigsforhør, men saken ble ordnet ved at Sem-Jacobsen først ble innvilget tjenestefrihet og senere ble "entlediget" fra direktørstillingen. Eller for å si det på en annen måte: Sem-Jacobsen ble sparket - og Grüner ble sparket oppover". Sem-Jacobsen fortsatte som bilsakkyndig i Romerike etter at han sluttet i flyvåpnet. Han fikk senere oppreisning og en økonomisk kompensasjon av Stortinget.

Atlanterhavsflygeren **Charles Lindbergh** besøkte Kjeller 2. oktober 1933. Han var spesielt interessert i våre erfaringer fra flyging med skiunderstell og han fikk demonstrert forskjellig utstyr som ble benyttet for starting av motorer i kaldt vær. Akershus Arbeiderblad forteller at han uttalte seg meget anerkjennende om hva han fikk se.



Bildet viser Lindbergh i samtale med generalinspektøren for Flyvåpnet, oberst Klingenberg. Bataljonsjefen, major Norby, står til høyre. "Gamle" Nielsen er sjåfør.

Thomas Hartvig Gulliksen ble tilknyttet Kjeller flyfabrikk i 1920, den første tiden som kontrolloffiser og senere som direktør. Hans navn kom i brennpunktet da han i 1938 ble utnevnt som generalinspektør for Hærens flyvåpen, uten at han var blitt innstilt av kommanderende general. En av veteranene fra Kjeller, major Borger Larsen, kan i en alder av 83 år fremdeles sitere følgende etter hukommelsen fra Gulliksens tiltredelsestale under en oppstilling på Kjeller for snart 50 år siden: "Denne utnevnelsen har falt mange tungt for brystet. Men utnevnelsen er en kjennsgjerning, og kjensgjerninger det må man bøye seg for. Dere vil i meg finne en streng, men rettferdig sjef".

Gulliksen var en aktiv kommunepolitiker i en årrekke mens han var på Kjeller, men det ble påført hans rulleblad at han tilhørte Arbeiderpartiet. En militær uttalese om ham sier at "hans politiske syn skulle synes uforenlig med hans stilling". Han hadde også tidligere fått omtale i avisene, blant annet ved innlegg i Arbeiderbladet og Akershus Arbeiderblad i 1925, hvor det ble sagt at det var nødvendig med en gransking av forholdene ved Kjeller flyvemaskinfabrikk. Det fremkom at kontrolloffiseren "setter så megen uvilje blandt arbeiderne at han bare av den grunn burde fjernes øyeblikkelig fra sin stilling".

Tidligere stortingsmann Carl P. Wright skriver i "Akershus" i 1956 at han aldri glemmer sitt første møte med Gulliksen, som fant sted på Hamar om formiddagen den 9. april 1940. Oberst Gulliksen griper fatt i frakken til Wright og holder stortingsmannen tilbake: "Wright - for alt hva dere gjør, gi ikke opp. Vi skal slåss. Jeg har sett gutta ligge på Kjeller og slåss mot tyske bombefly. Det var strålende å se guttenes kamphumør og glødende iver. Våre soldater vil slåss, og vi skal slåss". Dette var oppmuntrende ord i en kritisk situasjon som brant seg inn i erindringen til stortingsrepresentanten. Gulliksen hadde fra sin bolig i Nittedal kjørt innom Kjeller tidlig om morgene den 9. april. Edvard Omholt-

Jensen forteller i boken "Ole Reistad" at generalinspektøren ble minnet om at nå var det inntruffet som Reistad så mange ganger hadde advart mot - en stod der med avlegse fly og uten midler til å forsvare seg. Gullikslen mente imidlertid at stillingen langt fra var håpløs. Nå hadde en anledning til å få førsteklasses materiell og hjelp. Såvel det engelske som det franske flyvåpen stod til vår disposisjon. Det var bare å si fra hva vi trengte, og peke ut de nødvendige baser for operasjonen. Det hører med til historien at kaptein Reistad på stående fot svarte at det engelske flyvåpen kunne benytte Mjøsa som landingsplass, og det franske kunne ta Tyrifjorden. Isen var stort sett sikker overalt og kunne benyttes for operasjoner med hjulfly.

Ole Reistad

Han var en som gjorde seg bemerket på Kjeller. Han kom hit til Flyskolen i 1922, og ble her til 9. april 1940.

På bildet ser vi Ole Reistad instruerer rekruttene ved Flyvebataljonen, hvor han var såkalt garnisonerende offiser og senere ble sjef for Garnisonsvingen og Speidervingen. Han gjorde også tjeneste ved flyveskolen og var førstelærer der i tiden 1935-1937. Han var dessuten i en årrekke fast innflyver eller testpilot ved flyfabrikken.

En av hans flyelever, Ola Furuseth, forteller i boken "Livet bakom skyene" om Ole Reistad - riktignok omdøpt til løytnant Brårud - at han var ikke den som sparte på konfekten, hverken i den ene eller den andre retningen. I gymnastikk og idrett ble vi kjørt etter noter. Hvis vi hadde gymnastikk i første timen så husket vi det resten av dagen. Som aktiv idrettsmann og medaljevinner gikk har bestandig foran selv. I springmarsj løp han i teten til vi holdt på å blåse tomme, og han gav oss det gode eksempel i alle friidrettsgrener. Han var populær, og ville vel også gjerne være det. I blant flere hørtes hans kraftige røst over alle andre, hu hei, her kommer jeg. Beskjedenhet var ikke hans sterke side. Og det gav seg tydelig utslag når han var oppe og fløy. Ham kunne vi peke ut med største sikkerhet blant alle andre. For det gikk med brå bevegelser, krappe svinger fra den ene til den andre siden. Aldri rolig flyvning. Og landkrabber, og vi ukyndige, stod måpende av beundring.

Ole Reistad ble etter en tid en ettertraktet foredragsholder og kåsør. Under åpningen av Lillestrøm-uken i mars 1938 kåserte kaptein Reistad om flyvning, og i følge avisen "Akershus" vet man at det er en fest å være tilhører når han som her snakker om sitt hjertebarn flyvningen. Han formelig drysser utover sitt publikum sin viten om flyvning. Når han taler om dens fremtidsmuligheter, så blir det som et fyrverkeri av sannsynlige usannsynligheter, men det er ikke den fantastiske opplysning om flyvningens fremtid og muligheter som han ikke kan underbygge med nøyaktige tall og utredninger. Hvilken røre vekker det ikke når han uttaler at flyvningen i dag kan lignes med en baby som skal til å krabbe. Hvordan det da vil bli når flyvningen blir **voksen**, det kan enhver tenke seg. Kapteinen fortalte på sin saftige måte flere morsomme episoder fra flyvning og rett som det var fikk han sine tilhørere til å skoggerle. Men han ble også alvorlig, og det var da han kom inn på det sørgelige kapitel som heter mangel på forståelse av flyvningens fremtid, og det var som formann i Norsk Aeroklubb han da talte.

Mars 1939 sendte Ole Reistad ut en avisartikkel, hvor han rettet et meget skarpt angrep på den eldre generasjon og de bevilgende myndigheter, for ikke å ha gjort sin plikt overfor norsk flyverungdom. Han karakteriserte flyvevåbenet som en illusjon, og han hevdet at det ville være det rene selvmord å gå til kamp med det materiell og den trening våre flyvere da hadde.

Kaptein Reistad slik tegneren Einarson så ham på nyåret 1940.

Thor Solberg (til venstre), Ole Reistad og Bernt Balchen. Tre kjente flygere som har satt spor etter seg i norsk luftfart og som også har gjort seg bemerket på den andre siden av Atlanterhavet. Bildet er tatt under et besøk til Kjeller flyfabrikk, sannsynligvis i august 1935 etter at Solberg hadde gjennomført den 8500 km lange flyturen fra USA til Norge - med Loening maskinen "Leiv Eiriksson".

Gamle-Nielsen - vår første flymekaniker

Kull etter kull av vordende flygere og mekanikere har høstet lærdom fra Johannes Nielsen - sjefmekanikeren ved Flyskolen på Kjeller. Gamle-Nielsen ble hans "adels" navn. Det var mannen som gjennom 25 år stod ved siden av de unge guttene som med glødende iver kom ombord i sine første fly, og han gav dem de gode råd de skulle ta med seg. Han har lært dem å lytte til motorens stemme, som forteller den innviede på noen sekunder hva som er iveien - lært dem å være rolige og koldbodige i enhver situasjon. Det var noe slik Aftenposten omtalte løytnant Johs Nielsen på 60-årsdagen i 1939.

Gamle-Nielsen var med på å bygge opp flyvåpenet fra dets spedeste barndom. Det gikk det ordet om ham at det han ikke visste om stempelmotorer, det trenger ingen å vite. Han ble pensjonert i 1939 men meldte seg igjen til tjeneste etter krigen. Luftforsvarets landsdelsverksted for kjøretøyer ble da opprettet på Kjeller, og som gammel sjefsmekaniker hadde han ingen vanskeligheter med å organisere verkstedtjenesten. Han ble forfremmet til kaptein og tok igjen avskjed i 1952.

Johs. Nielsen forteller til "Vi flyr" i 1965 at det begynte på en fisketur utenfor Oscarsborg i 1912. Han hadde gjennomgått Festningsartilleriets mine- og håndverksskole, og han tjenestegjorde da som sersjant i mineavdelingen.

- Ja, jeg lå utpå og fisket. Da så jeg en av motorbåtene fra Borgen, vi kalte Oscarsborg for Borgen, hadde kurs for der jeg lå. Og jeg tenkte som så at det var en av de andre som ville forsøke fiskelykken. Bare merkelig at den motorbåten ble brukt. Hei - Nielsen, ropte en. Se til å komme deg tilbake. Sjefen vil snakke med deg og det på timen!

Det var ikke fritt for at jeg begynte å lure. Sjefen snakke med meg med en gang? Hva i all verden skulle det bety? Jeg halte opp snøret og begynte å hale opp dreggen, mens jeg lurte på om jeg hadde noen svin på skogen. Hadde jeg gjort noe galt? Jeg kom meg da til Borgen og meldte meg for sjefen. Jeg var litt mo i knærne.
- Nå, der er du, sa han. General Holdtfot har ringt, han vil snakke med deg. Han ringer om en time. Ja, nå er mye av timen gått, du får være her til han ringer igjen.

General Holdtfot, dette ble mer og mer mystisk. Hva i all verden ville han meg? Jeg ble mer og mer nervøs. Tiden gikk, ingen general ringte. Til slutt spurte jeg sjefen om han visste hvorfor generalen ville ha tak i meg. Jo, det visste han, men han hadde ikke tillatelse til å si noe. Verre og verre. Jeg orket nesten ikke å sitte stille på stolen. Og da telefonen endelig ringte, hoppet jeg formelig på stolen. Sjefen tok den, rakte røret til meg: - Det er generalen! Og han spurte om jeg var villig til å reise til Frankrike og sette meg inn i fly og flymotorer. Det svimlet for meg. - Fly og flymotorer?, stammet jeg. - Ja, bestemmelsen måtte tas fort, senest om en time.

Jeg slo til med en gang. Ja, jeg fikk såvidt tid til å pakke, så var det å si adjø til kona. Ikke kunne jeg et ord fransk, så jeg lurte på hvordan dette skulle ende. Men jeg kom da frem til Paris, og heldigvis stod kaptein Sem-Jacobsen på stasjonen for å ta i mot meg, ellers hadde jeg vel gått meg helt bort i dette mylderet. Så bar det ut til flyplassen ved Buc, til Henry Farman. Der var det liv, jeg ble helt svimmel av det i begynnelsen. Jeg var der i tre måneder og det gikk fint, selv om fransken var dårlig. I begynnelsen gikk det på fingerspråket, siden ble det litt bedre, for en motor er jo en motor overalt i verden.

Rittmester Harald Normann

Journalist Odd Arnesen i Aftenposten tar et cockpit-intervju med rittmester Harald Normann. Odd Arnesen var sterkt opptatt av vårt flyvåpen og han har skrevet en rekke artikler om virksomheten på Kjeller. Han forteller i boken "Norge på frie vinger" at han som flyjournalist var på besøk på Kjeller 5. april 1940. Fedrelands-

sinnede menn hadde skjenket ganske store summer til innkjøp av skolefly til opplæring av nye flygere. På Kjeller var det satt i gang nye flykurser, og de skulle utvides etter hvert, det skulle riktig bli sving på sakene. Gutta og lærerne gikk opp i arbeidet med liv og sjel, de mente noe med å utdanne seg, disse folkene. Det varmet en flyinteressert sterkt å se at det endelig skulle bli sving på det store hjulet. Dette lovet godt. Fotografen tok en rekke fine bilder. Det første eksemplaret av vår nye Curtis Hawk 75 sto på bakken. Det skulle gjøre en fart på 500-550 kilometer. Det skinte som et nyslått kronestykke. Flere skulle komme etter. Her var gledelig stoff for flyinteresserte lesere, det skulle bli en bra lørdags helside den 13. april når tekst og bilder var sensurert (vi hadde som kjent militærsensur i 1940 før tyskerne kom til landet). Den helsiden kom aldri.

Rittmester Normann var sjef for Flyskolen på Kjeller fra juli 1939 frem til aprildagene 1940. Han hadde høstet lærdom av tyskernes innmarsj i Polen 1. september 1939, da de militære flyplassene var det første målet til Luftwaffe. Han forutså krigsfaren den 8. april 1940, og ved middagstider ga han ordre om at alle luftdyktige skolefly - i alt 24 - skulle evakueres fra Kjeller og flys over til den islagte Gansvika i Øyeren. Flyene ble trukket opp i skogkanten og kamuflert. Neste dag, da Kjeller ble utsatt for tyske bombeangrep, skulle tiltaket vise seg å være nyttig. Da flyene allerede var i sikkerhet og det meste av befal og mannskap var disponible, lot det seg gjøre å redde nødvendig materiell, bl.a. feltverksted, reservedeler, bensin og olje. Dette og alt hva skolen ellers hadde av materiell ble fordelt på åtte-ti lastebiler samt en buss for personellet, og den 10. april i grålysningen kunne ordnet forflytning nordover av hele avdelingen settes i gang. I løpet av denne og neste dag kom såvel fly som personell og materiell velberget frem til Nordre Osen midtveis mellom Rena og Trysil. At skoleflyene ikke fikk gjøre nytte for seg i april- og maidagene er en annen, om enn tragisk historie. Og skolesjefen måtte vente i mange og lange år på anerkjennelse for sitt initiativ.

Harald Normann deltok i vinterflystevnet i mars 1921 da han falt ned på Bygdøy og ble sterkt forslått i ansiktet. Han fikk knust nesen og bar merker etter havariet.

Mekanikere fra Kjeller monterte jagerfly for Finland

Under vinterkrigen mellom Finland og Sovjet 1939-1940 kjøpte det finske flyvåpenet 44 Brewster Buffalo jagerfly fra USA. Flyene ble sendt i kasser til Trollhattan i Sverige hvor SAAB på den tid hadde sin flyfabrikk. Da SAAB ikke hadde kapasitet til selv å montere flyene ble det fra finsk hold rettet en diskret forespørsel til norske flymekanikere om disse kunne delta i monteringsarbeidet. Det var viktig at den norske deltakelsen ble hemmeligholdt. I løpet av kort tid var elleve mann på vei til Trollhättan. Av disse kom fire montører og en motormekaniker fra Kjeller. Arbeidet i Sverige pågikk fra månedsskiftet februar-mars 1940 og frem til 9. april da nordmennene reiste hjem på grunn av det tyske angrepet på Norge.

Den amerikanske sjefen for prosjektet var så fornøyd med nordmennenes innsats at han tilbød dem en tilsvarende jobb på fly som skulle leveres til nederlandsk Ostindia (Indonesia).

Norske flymekanikere i Trollhättan.
Fra venstre Rasmus Rasmussen, Thorolf Lekvold, Thormod Engebretsen, Alf Skullestad, lengst til høyre Erik Syversen. Disse kom fra Kjeller flyfabrikk. Mannen i ren, hvit overall er laglederen Josef Lian.

Forsøk med autogiro

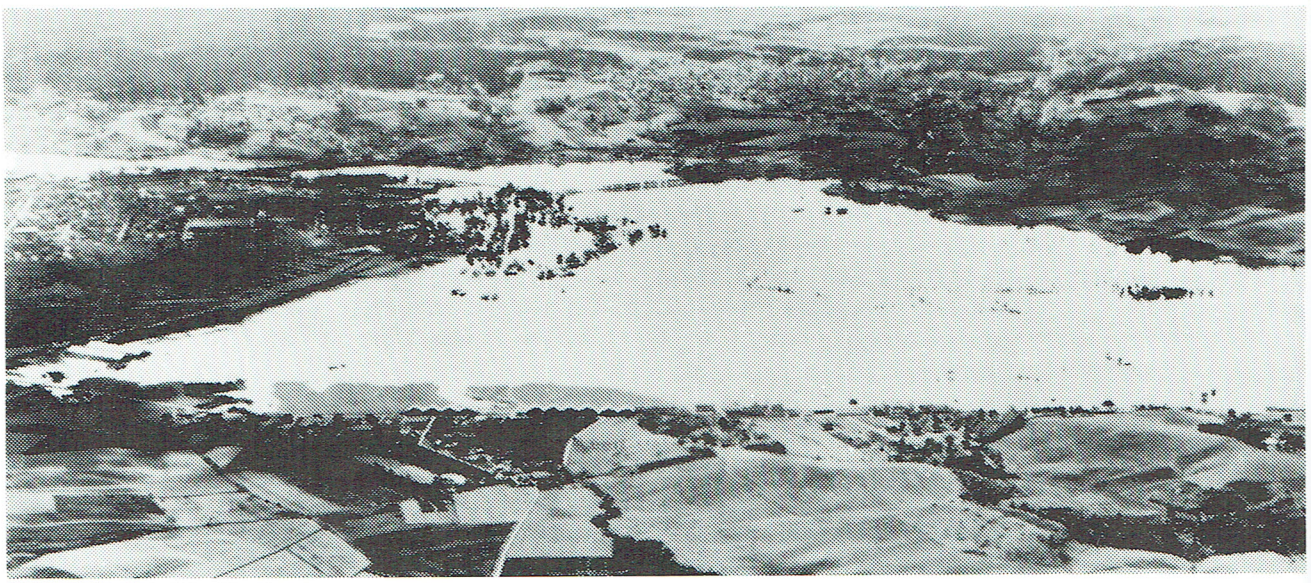
Utpå sommeren 1934 landet en fremmed fugl på Kjeller. Det var Cierva C 30A autogiro som J.L. Tiedemands Tobaksfabrik hadde kjøpt inn fra England. Halvor Bjørneby hadde hentet flyet og fløyet det til Kjeller via Holland, Tyskland, Danmark og Sverige. Med sitt uvanlige utseende og sine spesielle start- og landingsegenskaper, vakte autogiroen stor oppsikt hvor den viste seg.

Autogiroen ble etter en stund gitt som gave til flyvåpnet og ble registrert som Hærens fly nr. 99 i februar 1935. Det deltok under regimentsamlingen på Værnes sommeren 1935 (bildet til venstre). Kjeller flyfabrikk solgte autogiroen til Sverige høsten 1936. I dag befinner maskinen seg på flymuseet i Schiphol ved Amsterdam.

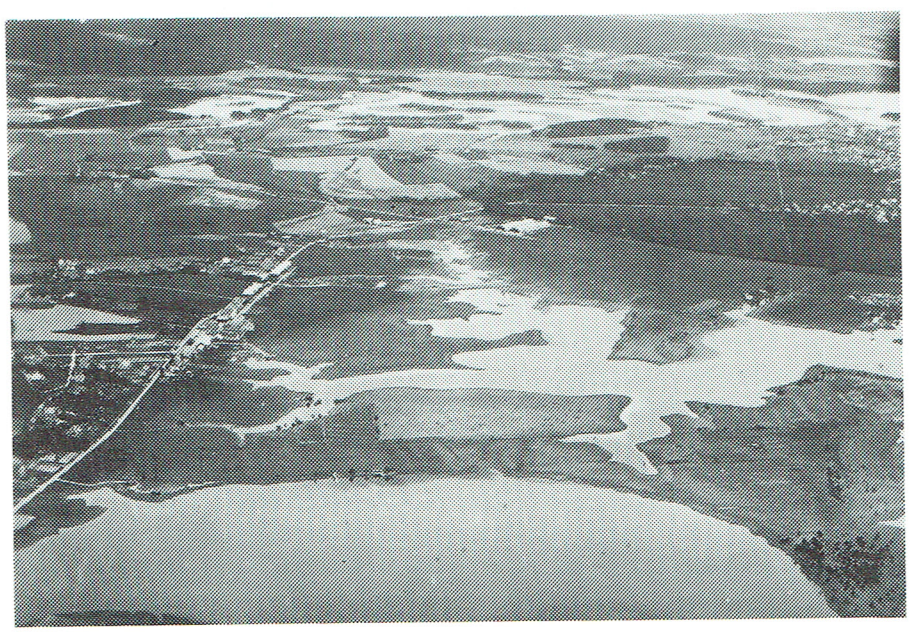
Flom og oversvømmelse

Området rundt Øyeren har fra tidlige tider vært utsatt for oversvømmelse under vårløsningen i fjellet. Det går enda frasegn om den skrekkelige "Storofsen" i 1789, da vannstanden ble målt til 15 meter på Mørkfoss vannmerke i Øyeren. Etter reguleringen i 1860 har vannstanden under en storflom kun gått opp til 9-10 meter på vannmerket. Selv om vannet ikke alltid medførte direkte skader på bygningene, så var det store områder med dyrket mark som ble oversvømmet. Det kunne også gå ut over veger og mange kjellere.

Første gang Kjeller flyplass fikk føling med flommen var i mai 1916. Innflyttingen i verkstedfløyen til den nye flyfabrikken hadde akkurat begynt da flomvannet stod en halv fot over gulvet i motorverkstedet. Neste gang flommen skapte problemer for flyplassen var i 1920. Men i 1927 kom den første storflommen som satte hele flyplassen under vann. Kjelleretasjen under fabrikkbygningen var full av vann, og i maskinverkstedet stod vannet 30 cm. over gulvet.



Kjeller flyplass juni 1927. Strandlinjen i forgrunnen følger praktisk talt Fetveien som går tvers over bildet.



I mai 1931 var det igjen oversvømmelse, men som vi kan se av bildet til venstre var det bare en mindre del av flyplassen som ble satt direkte under vann. Avisen "Akershus" forteller at vannet stod helt inn til flyfabrikken på Kjeller, og den del av flyplassen som ikke er oversvømmet er blitt så vassyk at plassen er ubrukelig. Vi får høre at Flyskolen av den grunn har henlagt

sine øvelser til Gardermoen. Etter en samtale med general-inspektøren for Flyvevåbenet, oberstløytnant Klingenberg, skriver avisen at det tar seg lite ut at vår internasjonale flyplass ligger under vann. Utenriksdepartementet har derfor underrettet utlandet om at det ikke går an å lande på Kjeller foreløpig. Klingenberg klaget over at man fra militært sakkyndig hold ikke ble tatt med på råd da flyplassen ble lagt der den ligger - "vi kunne i så fall ha fortalt at Kjeller med visse mellomrom er hjemsøkt av flom!"

Det hele gjentok seg i mai 1934. Vi får høre at flyplassen er svunnet inn til snart intet. Flyskolen holdt på med et speiderkurs, men de klarte å komme seg av gårde til Gardermoen før flyene ble innesperret i hangarene. Kjelleren under flyfabrikken er igjen full av vann, men "Akershus" vet å fortelle at transformatoren som stod der under flommen i 1927 nå har blitt flyttet, slik at man håper å unngå stans i produksjonen. Det måtte legges kloppeganger inne i verkstedet, og middagspausen ble fordrevet med å fiske abbor og mort gjennom verkstedvinduene. Og Lillestrøm hadde en snev av Venezia over seg. Det høres ganske artig når man ikke tenker på alt oppryddningsarbeidet etter at flommen gikk tilbake.

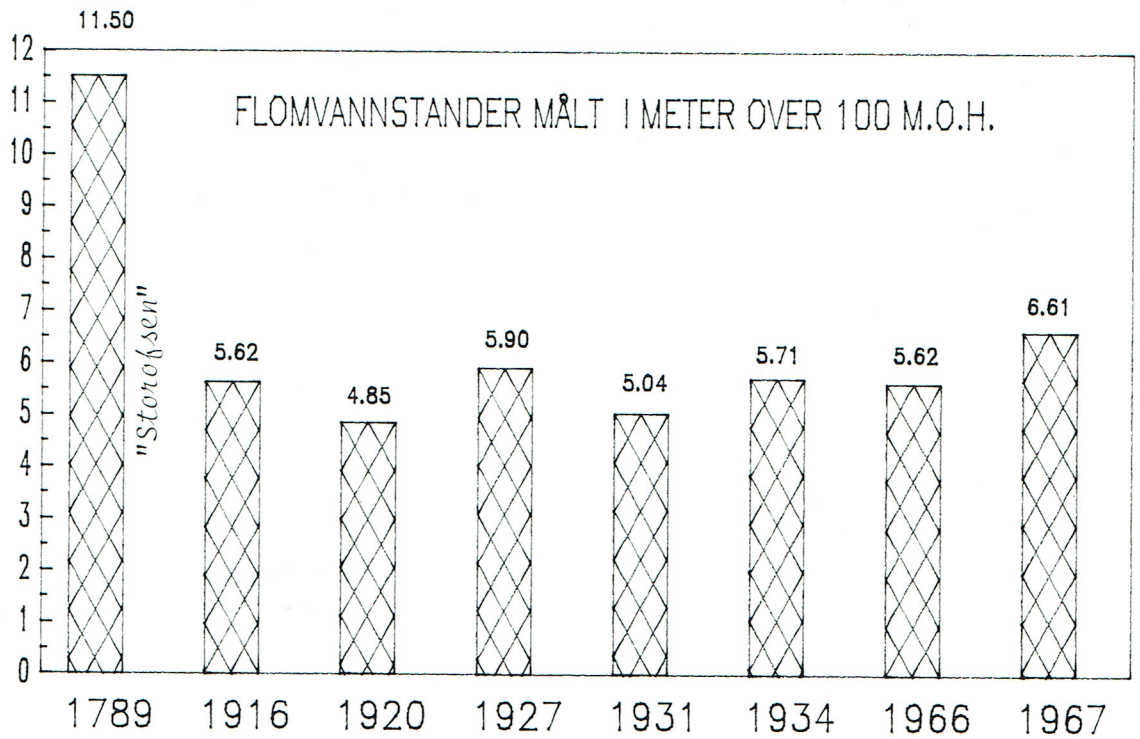
Utsnitt av Kjeller flyfabrikk 1934. Marinen hadde fått låne en Tiger Moth av Hæren for å prøve den på flottører. Under flommen i mai samme år kunne sjøflyet lande på Kjeller flyplass - og som takk for lånet ble det levert tilbake like foran porten til flyfabrikken.

Etter hvert som utbyggingen av flyplassen skred frem, ble også spørsmålet om beskyttelse mot oversvømmelse mere aktuell. I 1939 var de kommet så langt at det var utarbeidet planer for bygging av en demning med pumpestasjon like øst for Kjellerholen. Planen ble satt i verk høsten 1940 etter at tyskerne hadde overtatt. Demningen ble bygget opp til kote 106,2 meter over havet. Den kom først til anvendelse under flommen i 1966 da vannstanden i Nittelva nådde en høyde på 105,62 meter (9,08 m på Markfoss). Etter at visse deler av demningen som var gjennombrutt av rullebane og adkomstveier ble tettet igjen, svarte demningen og pumpeanlegget helt til forventningene.

Året etter, i juni 1967, kom den største flommen siden 1860 - og forhåpentligvis den siste oversvømmelsen av slike dimensjoner. Vannstanden nådde opp til 10,07 meter på Mørkfoss vannmerke. Konsekvensen av en oversvømmelse av bygninger og verksteder ved flyplassen ville nærmest blitt katastrofal, og det ble derfor satt i gang en kjempeinnsats for å forsterke demningen og bygge den høyere. Det deltok styrker både fra Hæren og Luftforsvaret, og 8600 dagsverk ble nedlagt i løpet av 9 døgn. Det ble gjort bruk av 5 helikoptre, 80 militære kjøretøyer samt sivile lastebiler og anleggsmaskiner for å vinne kampen mot flommen.

Helikoptrene fraktet nærmere 50000 sandsekker ut til demningen. Den ble bygget opp til kote 107,5 meter, mens vannstanden kulminerte på 106,61 m.o.h. Etter den tid har reguleringen av Øyeren senket flomvannstanden med godt og vel to meter, og en har således blitt forskånet for ytterligere over-svømmelser.

Dette bildet gir et inntrykk av at flommen i 1967 ville nådd høyere enn til tidligere kjellernivå.



Grafisk fremstilling av høyeste flomvannstander etter at flyplassen ble anlagt, med "Storofsen" som referanse. Ifølge NGO data svarer 100 m.o.h. til 3,46 meter på Mørkfoss vannmerke. Normalvannstand for Øyeren angis til 4,8 m på Mørkfoss vannmerke, hvilket tilsvarer 101,34 m.o.h. Referansehøyden for Kjeller flyplass oppgis nå til 106 m.o.h. (348 ft), mens gressdekket før krigen lå på ca. 104 m.o.h. (341 ft).

APRILDAGENE 1940

Den 8. april holdt sjefen for Flyskolen, rittmester Normann, en oppstilling ved minnebautaen foran skolebygget hvor han orienterte om den spente situasjonen. Han gjorde oppmerksom på at det første tyskerne foretok seg under angrepet på Polen var å bombe flyplassene og ødelegge flyene på bakken så de overhodet ikke kunne komme i luften. Han kom også inn på "Altmark" og hendelsene i Jøssingfjord. Skolesjefen gå så ordre til "kort forflytning" av de luftdyktige flyene. Fra middagstider til sent på kveld ble skolens førstelærer, instruktører, mekanikere, flyelever og flysoldater beskjeftiget med forflytninger til Øyerens nordende. I løpet av dagen ble 14 Tiger Moth og 9 Fokker skolefly fløyet over til Gansvika hvor de ble trukket opp i skogkanten og kamuflert. Det ble ordnet med telefonforbindelse til Kjeller, det ble satt opp luftvernmitraljøser og ordnet med vakthold. Det øvrige personellet returnerte til Kjeller hvor de overnattet før de dro ut igjen neste dag. Evakueringen ble telefonisk rapportert til Flyvåpenets stab - den var gjennomført uten at det var innhentet forhåndsordre.

Samme dag - den 8. april - var Flyvebataljonens speiderving i ferd med de siste forberedelser for å avløse Bombevingen som lå på Sola på nøytralitetsvakt. Det tekniske materiellet var sendt i forveien på to lastebiler som kjørte fra Kjeller 7. april. Tre av flyene ble sendt avgårde i løpet av dagen og 84 mann tok nattoget om kvelden den åttende. Resten av flyene skulle følge etter neste dag, den 9. april. På Sola var det forlengst snøbart, og alle flyene hadde derfor skiftet fra ski til hjul. For å kunne ta av fra Kjeller - hvor det var vel 40 cm med bløt, tung snø - ble det benyttet løse startski som falt av når flyet lettet fra bakken.

Da det utover dagen den 8. april kom inn en rekke foruroligende meldinger - bl.a. om minelegging utenfor Norskekysten og om den tyske 10000-tonner "Rio de Janeiro" som ble senket utenfor Lillesand med 500 fullt bevæpnede tropper ombord - dro sjefen for Speidervingen, kaptein Reistad, inn til Oslo for å få Flystaben til å kansellere ordren om å reise til Sola. Edvard Omholt-Jensen forteller i boken om Ole Reistad - "The Spirit of Little Norway" - at staben opprettholdt den tidligere ordren. Reistad måtte da sende mannskapene avgårde med toget, men han utstyrte dem med skarp ammunisjon. Ved ni-tiden om kvelden ga han ordre til at flyene igjen skulle klargjøres med skiunderstell.

Da Reistad ved to-tiden om natten fikk telefon fra Bombevingen og fikk høre om alarmtilstand på Sola, og da han også fikk høre om trefninger i Oslofjorden, slo han alarm og ga ordre til flygerne om å fly til Steinsfjorden på Ringerike så snart flyene ble ferdige. I grålysningen kom det melding om angrep på en rekke byer, og Reistad sendte da telegrafisk ordre til bakkemannskapene at de ved ankomst Kristiansand skulle returnere til Drammen for så å "søke forbindelse oppover landet".

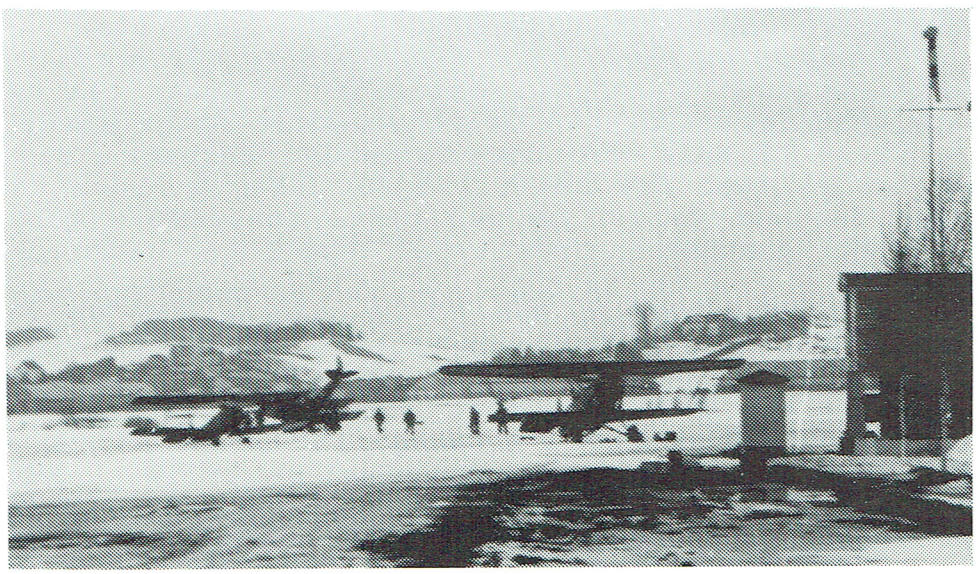
Bakkemannskapene til Feltverkstedet jobbet på spreng med å klargjøre flyene, og klokken 5.15 lettet den første Fokker med kurs for Steinsfjorden - en arm av Tyrifjorden. Det siste flyet kom seg i

luften klokken 6.23 i følge Speidervingens telefonjournal. Da hadde i alt fem fokkere og to mother blitt evakuert. Ytterligere en Fokker ble klar med skiunderstell, men det tyske angrepet satte inn før flyet kom seg i luften. Flyene kom til å gjøre god nytte for seg de to krigsmånedene frem til demobiliseringen i Nord-Norge den 10. juni.

Et historisk bilde. Kaptein Ole Reistad med løytnant Arve Aas i speidersetet tar av med Fokker fra Kjeller om morgenen 9. april 1940 klokken 5.50. Vi kan se at mitraljøsen ikke har kommet på plass i speidersetet.

Ytre flyplass i grålysningen 9. april.

Flyet som står med halen i været er en Tiger Moth som gikk på nesen i den løse snøen.



Omkring klokken 7 om morgenen lettet flyelev Eirik Sandberg med en Tiger Moth som ikke hadde vært klar for evakuering dagen før. Dette var det siste flyet som kom i luften før de tyske flyene "kom som en bombe" og nærmest lammet aktiviteten på Kjeller. Samtidig med at Sandberg var i ferd med å starte motoren, kunne han høre luftvernsirenene på Lillestrøm. Oberstløytnant Sandberg kan huske at han trodde det var en prøve på samme måte som tidligere alarmer i det siste. På veien ut til Øyeren forsøkte han å skape litt realisme ved å lage et overraskelsesangrep på kameratene som holdt vakt i Gansvika. Og overraskelsen ble stor da han oppdaget at luftvernmitraljøsene var bemannet og pekte mot ham i det han passerte. Etter at han hadde landet med det uanmeldte flyet, fikk han høre at han var heldig som ikke hadde blitt skutt ned, da det var meldt at tyske fly var på veg.

Kort tid etter passerte en tre-flys formasjon Junkers Ju 52 på kloss hold nordover Øyeren. Vaktmannskapene åpnet straks ild med mitraljøsene. Flere formasjoner fulgte tett etter, kanskje ti sveiter i alt - men ammunisjonsbeholdningen tok slutt uten at mannskapene fikk se noen resultater av skytingen. Hvis denne hendelsen fant sted såvidt tidlig om morgenen, er det sannsynlig at det dreide seg om de 29 Ju 52 maskinene fra II/KGzbv 1 (Kampfgeschwader zur besonderen Verwendung) på veg til Fornebu med fallskjermjegere, men som rapporterte at de måtte returnere til Ålborg på grunn av dårlig vær. Flyene måtte i så fall ha kommet på avveie over Øyeren. Fallskjermsoldatene ble herved forsinket, men det forhindret ikke at de i sekstiden om ettermiddagen var tilbake og passerte Kjellerholen på veg mot Elverum for å forsøke å innhente kong Haakon.

Oberst Gulliksen, generalinspektør og sjef for Hærens flyvåpen, ble oppringt i halv-to-tiden natten til 9. april. Det var den britiske ambassade som da kunne melde at tyske styrker hadde gått til angrep på Norge. Gulliksen bodde på sin gård i Nittedal, og han reiste da ned til Kjeller flyplass.

Plasskommandanten på Kjeller, oberstløytnant Norby, var på jobben hele natten i sitt kontor ved Flybataljonen. Da mannskapene ble vekket i tre-tiden var de raske til å få på seg klærne til tross for stummende mørke med strømutkopling på grunn av flyalarm og mørklegging. Det ble straks organisert spredning av de flyene som ikke kunne komme i luften. De nyeste jagerflyene Curtiss Hawk P-36 samt vinger, skrog og motorer til Caproni bombefly ble fraktet ut i småskogen rundt flyplassen, oppover Brånåsdalen og til flere av gårdene i nabolaget.

Våpenmannskapene ved Flybataljonen hadde allerede om kvelden gått i gang med å installere mitraljøser og klargjøre seks av Curtiss-jagerne. På grunn av snøforholdene hadde ingen av de nye jagerne kommet i luften for testflyging. Om natten ble det nå gjort et forsøk på å lage en startbane for jagerne ved å rulle ned snøen med en vegtrommel som ble trukket av en beltetraktor. Snøen ville imidlertid ikke festne og forsøket var helt mislykket. En Moth på hjul prøvde å komme i luften, men det resulterte i at den gikk på nesen like foran hangaren.

En del av arbeiderne ved flyfabrikken kom på jobben til vanlig tid klokken syv om morgenen 9. april. De ble møtt i porten og fikk høre om det tyske overfallet og kampene i Oslofjorden. Det ble sagt at det kunne ventes flyangrep ut på dagen, og fra Lillestrøm kunne man allerede høre flyalarmen. Arbeiderne fikk anledning til å gå inn på verkstedene på eget ansvar. Et av arbeidene som ble igangsatt denne morgenen var montering av luftvernsirener for flyplassen og fabrikkområdet. Arne Silkebekken, som fremdeles er ansatt ved verkstedene, kan huske at han ble sendt ut på plassen for å montere vingetipper på en Curtiss jager. Han var opptatt med dette da han oppdaget tre fly over Strømmen som han tok for å være Caproni flyene som kom tilbake fra Sola. Det tok imidlertid ikke mange sekundene før han fikk erfart noe annet.

Tyske bombefly angriper Kjeller

"Du kan ta mitt ord på; klokken fem minutter på åtte kom de tyske flyene over Gjelleråsen". Det har vært oppgitt forskjellige klokkeslett for bombeangrepet 9. april, men fru Rigmor Norby er i sitt 87. år helt klar og ikke i tvil om tidspunktet. Kvelden før hadde hun vært på konsert i Oslo og hadde kommet tilbake til et mørklagt Lillestrøm. Vel hjemme på Nitteberg fant hun en hilsen fra sin mann - plasskommandant på Kjeller og sjef for Flybataljonen - om at han ikke kunne komme hjem på en stund.

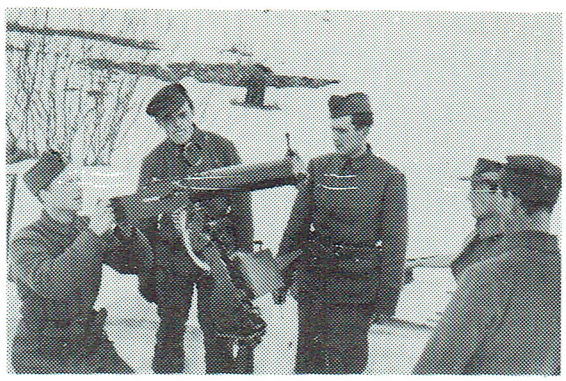
Da de tyske fly kom svevende inn over distriktet, fikk man for første gang virkelig kjennskap til bombeflyet. Plutselig ser man bombene blinke deroppe idet de løses ut fra flyet. Sekundene etter braker det løs. "Hundremeteren" er tatt med en fulltreffer, og luene står i været. Men "gjestene" nøyer seg ikke med dette, de svever over Kjeller og Lillestrøm, og de setter sine kulesprøyter i sving. At ikke mange mennesker ble drept den gangen, var sannelig ikke tyskernes fortjeneste. Det eneste menneskeliv som deres desperate krigsførsel krevet ved denne leilighet, var en ung soldat, hvis lik ble funnet på Kjeller senere. Det er redaktør Monsen i "Akershus" som har gitt denne beskrivelsen i heftet "Vegviser for Lillestrøm". Krigen var med ett rykket Lillestrøms befolkning inn på livet. Og mer enn en var det som ble sjokkert av denne, den første føling med krigens gru. Ennå var det hele så uvirkelig, at en liksom vegret seg for å tro at alvoret var kommet også til oss.

Heinkel He 111 kommer inn i lav høyde for å angripe "hundremeteren". Øyevitner kan huske at det var i alt seks fly som angrep Kjeller 9. april 1940.

Boken "The Luftwaffe War Diaries" oppgir at Heinkel He 111 bombefly fra KG 4 (Kampfgeschwader), KG 26 og Kampfgruppe 100 ("stifinner") angrep flyplassen Oslo-Kjeller, luftvernstillinger på Holmenkollen og kystbatterier i Oslofjorden. Verket "Krigen i Norge 1940" opplyser at angrepet holdtes gående fra kl.7.40 med korte opphold til ved 11-tiden. Øyenvidner kan huske at flyene kom inn i lav høyde over Rælingen med kurs mot Flybataljonen som ble det første bombemålet. En stor del av de ansatte ved flyfabrikken fikk derved tid til å komme seg i sikkerhet i det nye tilfluktsrommet som da var under innredning. Bombeflyene benyttet også maskingevær. Gunnar Tanderø husker at han la på sprang fra "hundremeteren" sammen med obertløytnant Norby for å søke dekning mens kulespruten laget et tydelig spor i snøen mellom dem. Det første angrepet varte i ca. 50 minutter, og først etter ca. tre timer var det hele over. De to siste timene dreide det seg om transportfly som gikk i stor høyde på veg mot Fornebu.

Mannskaper fra Flybataljonen søker dekning i skogen ved Mosesvingen.

Flyene kom inn i høyder under 1000 meter, og noen ble anslått til å være helt nede i 25 meters høyde. Fra luftvernkanonene til Kjeller luftvern ble det avfyrt 97 kanonskudd (76 mm). Batteriene meldte om to fly nedskutt og to skadet, men det foreligger ingen bekreftelse på nedskytingene. Luftvernmitraljøsene til Flybataljonen, Flyskolen og Kjeller luftvern fikk sendt avgårde et stort antall skudd, og det ble observert at sporlysprosjektilene fra mitraljøsene traff flyene på forskjellige steder uten synlig virkning. Mitraljøseammunisjonen som ble benyttet førte med seg at kruttslammet avleiret seg i løpet slik at etter ca. 1500 skudd var det bare mulig å få avgårde et og annet enkeltskudd.



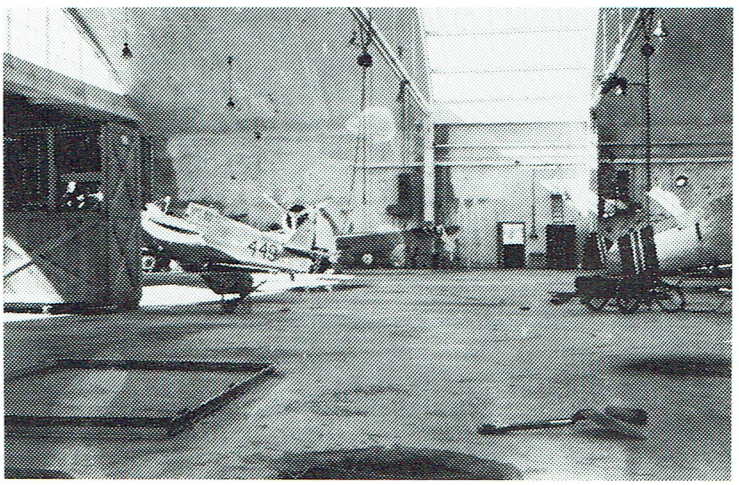
Luftvernstilling med Colt mitraljøser.

Store røymasser velter opp fra de to "hundremeterne" til Flybataljonen.

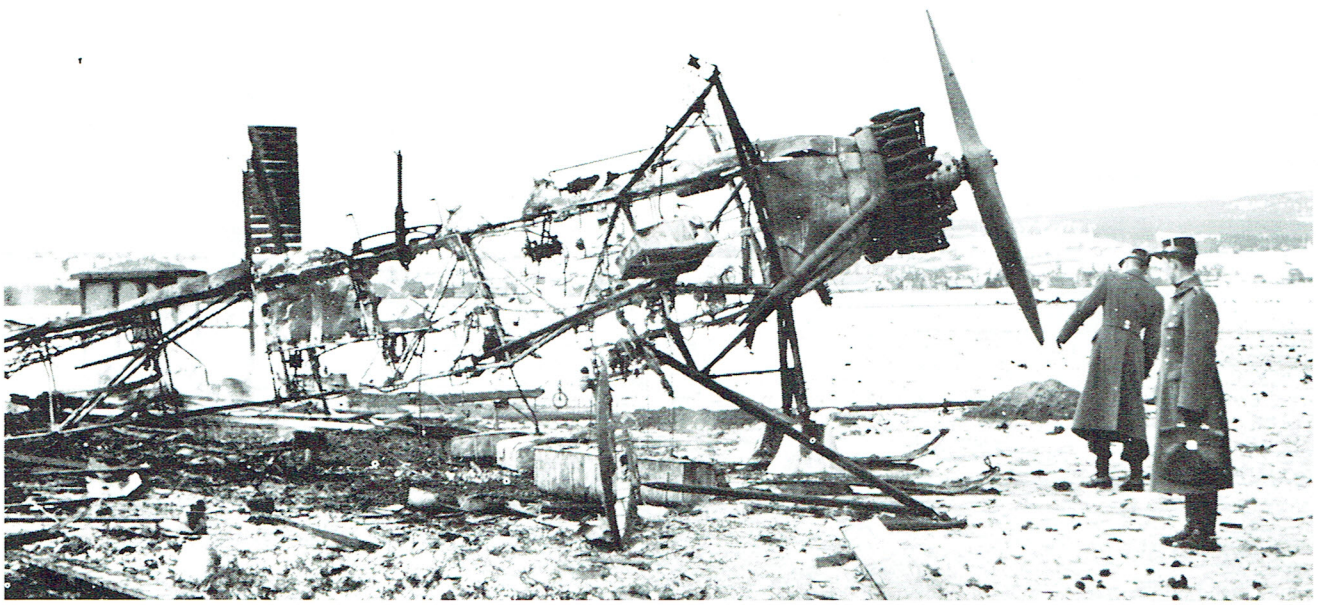
Bombekrater og en utbrent Tiger Moth foran den nye betonghangaren til Flybataljonen.

Etter at bombingen var over kom et Dornier Do 17 rekognoseringsfly fra Aufklärungs-gruppe 120 inn over flyplassen for å fotografere skadene.

De to gamle hundremeters flyskurene til Flybataljonen var helt nedbrent da angrepet var over. En av "hundremeterne" hadde blitt benyttet som forlegning og messe. Den nye betonghangaren, "den grønne bygning", var imidlertid uskadd. En Tiger Moth og en Fokker fra Speidervingen som var klar til å ta av, brant også opp. Flyfabrikken fikk også store skader. Det nylig ombygde mekanisk- og motorverksted stod i brann. Hall II, som enda ikke var ferdig, hadde fått en treffer i forskallingen i det nordvestre hjørne. Snekkerverkstedet, som var en ganske stor bygning, var totalt utbrent. Den nye monteringshallen (hall IV) fikk en bombe gjennom overlyset. Bomben laget et krater i gulvet 2-3 meter fra østveggen. En annen bombe slo seg gjennom veggen mot vest - i tillegg til store splintskader falt overlyset ned og alle vinduene ble blåst ut. Dessuten ble et par Curtiss jagere mindre skadet.



Bilde fra hall IV etter at det er ryddet opp etter angrepet.
I forgrunnen kan en se litt av et bombehull i gulvet.
I bakgrunnen kan en se to ferdigmonterte Curtiss Hawk.



Her inspiseres en utbrent Fokker CVE etter det tyske bombeangrepet.

Kongen søker dekning på Lillestrøm

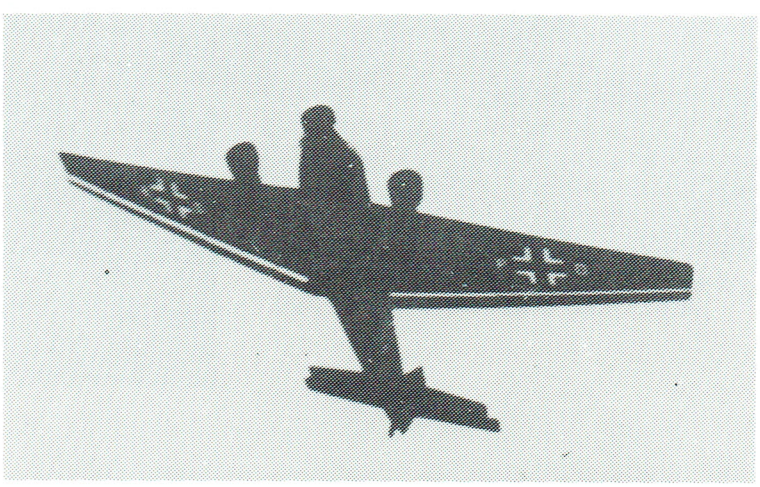
Ekstratoget som var satt opp for å få konge, storting og regjering ut av Oslo og i sikkerhet, kom til Lillestrøm omlag samtidig med de tyske bombeflyene. Alle passasjerene måtte forlate toget da det kom inn på stasjonen, og sammen med kongefamilien fikk alle tilflukt i plattformtunellen under jernbanesporene. De kongelige tok det hele meget rolig og sindig, og etter en stund kunne alle fortsette reisen til Hamar hvor Stortinget holdt et betydningsfullt møte. Otto Monsen skriver at alle som overvar dette intermesso på Lillestrøm jernbanestasjon 9. april og som var vitne til kongefamiliens faste holdning og urokkelige ro, vil bevare minnet om denne begivenhet i kjær erindring.

Asbjørn Larsen, som var under utdanning som våpenmekaniker ved Flybataljonen, forteller at han kan huske at et tog dampet ut fra stasjonen like før bombeflyene avsluttet angrepet. Han la merke til at en He 111 strøk lavt over toget uten at han merket noe skyting. Larsen hadde god oversikt der han var plassert med en luftvernmitraljøse nedenfor Sørum gård. Han var selvfølgelig ikke oppmerksom på hvilke passasjerer som var på toget, men han merket seg hendelsen fordi hans egen mitraljøse stoppet opp like før flyet dukket ned mot toget.

Ordre "Ilden opphører"

Klokken 14.07 fikk Kjeller luftvernkommando følgende meldig fra forsvarsministeren: "Oslo by betraktes som overgitt, og dette gjelder også Kjeller luftvern". Dessuten kom det melding om at fiendtlighetene inntil videre skulle opphøre. Batterisjefen hadde allerede en time tidligere fått ordre fra Østlandets luftvernkommando om at Kjeller luftvern var overgitt og skulle bli stående i sine stillinger. Han har opplyst at det var forbudt - under trussel om straff - å forlate avdelingen og slutte seg til andre kjempende avdelinger.

Mannskapene ved Flybataljonen ble kalt til oppstilling utpå ettermiddagen hvor sjefen for Feltverkstedet, kaptein Harald Hansen, orienterte om utviklingen. Asbjørn Larsen kan huske at han hadde kommet seg en tur til Lillestrøm for å få seg noe mat like før oppstillingen. Kjøkken, messe og forlegning (hangar 11) var nemlig en eneste ruinhaug. Ikke lenge etter oppstillingen kom det en Ju 52 i lav høyde inn over flyplassen. Larsen kunne høre at en enslig mitraljøse åpnet ild mot flyet.



I følge en rapport fra den tyske transportflygeren som kom inn over Kjeller klokken 15.15 (16.15 tysk sommertid) med en Ju 52 i 100 meters høyde, ble flyet møtt av maskingeværild.

Maskinisten ombord ble truffet og alvorlig såret slik at den planlagte landing måtte avbrytes. Fartøysjefen hadde ordre om i første rekke å innhente en tilstandsrapport om flyplassen. Flyet gikk derfor til Fornebu og fortsatte til Ålborg etter at den sårede hadde blitt satt av.

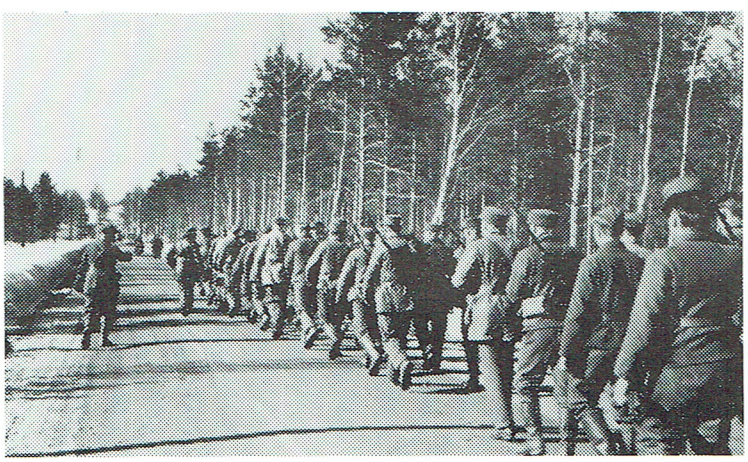
Intakt materiell og ammunisjon bringes i sikkerhet etter bombingen ved Flybataljonen. En del materiell ble kjørt opp til meieriet i Skedsmokorset, og her ble mannskapene også innkvartert. Speidervingens materiell og en tankbil med 3000 liter bensin kjørte nordover for å slutte seg til kaptein Reistad og hans avdeling.

Sperring av vegbroer over Nittelva

Det var av stor betydning for mobiliseringen av avdelingene på Gardermoen og Trandum at et tysk fremstøt over Nittelva lengst mulig kunne hindres. Plasskommandanten på Kjeller fikk en foreløpig ordre fra sjefen for 2. divisjon om å sperre broene over Nittelva ved hjelp av de styrker som kunne oppdrives på Kjeller. Luftvernsjefen kunne ikke sette seg ut over ordren om å innstille kampen. Plasskommandanten, oberstløytnant Norby, følte seg imidlertid ikke bundet av ordren fra forsvarsministeren, og gikk i gang med å samle en styrke på omtrent hundre mann. Det ble tatt ut tre sperrekommandoer på 10 flysoldater hver som fikk i oppdrag å sperre vegbruene ved Nittedal kirke, Kjellerholen og Lillestrøm. Omlag 60 mann ble holdt i reserve på flyplassen.

På grunn av en endeløs rekke av personbiler og lastebiler på veg ut fra Oslo med "flyktninger", var det en håpløs oppgave å sperre broene ved Kjellerholen og Lillestrøm. Særlig vanskelig ble det da mørket falt på. Det hører med til historien at en bilkolonne med 96 tyske fallskjermsoldater på veg nordover mot Elverum, uhindret passerte Kjellerholen ved 18.20 tiden.

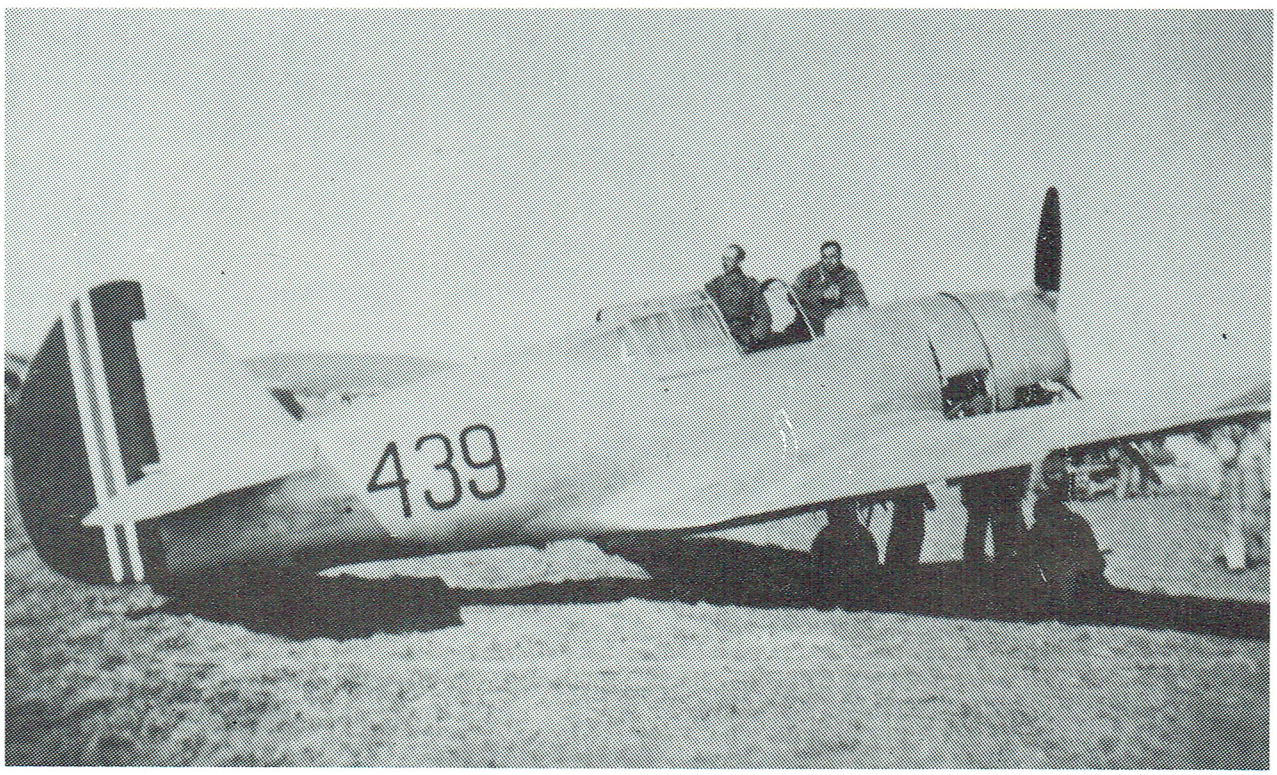
Mannskaper fra Flybataljonen på marsj oppover Storgaten ved sekstiden om ettermiddagen 9. april. Neste dag, da befalet ble sendt til Skedsmokorset for internering, bega mannskapene seg til Fetsund for å få nærmere ordre hos lensmannen.



Tysk besettelse av Kjeller flyplass

Det fremgår av "Krigen i Norge 1940" at en tysk avdeling besatte Kjeller flyplass 10. april kl. 8.30. Besettelsen var en følge av flyplassens formelle overgivelse dagen før, da politimesteren i Oslo og kommandanten på Akershus hadde gjort avtale med tyske mundigheter om å innstille fiendtlighetene.

Overgivelsen av Kjeller flyfabrikk ble markert foran porten ved Fetveien. Da fabrikkens direktør - major Eckhoff - for anledningen hadde sivilt antrekk, ble det løytnant Slaatten som utførte selve overgivelseshandlingen. Det var allerede kommet melding om den forestående overgivelse da en tysk tropp kom marsjerende etter Fetveien fra Kjellerholen. Løytnant Johs. Nielsen stod oppstilt med en tropp vaktsoldater fra Flyskolen da tyskerne rykket inn. Det kom også en tysk tropp fra motsatt veg av Fetveien, og denne troppen gikk i skuddstilling langs brøytekantene idet vakttroppen avmarsjerte. Overgivelse av Flybataljonen hadde allerede funnet sted, og hakekorsflagget var kommet på plass på flaggstangen. En tysk offiser i følge med løytnant Slaatten gikk rundt til vaktpostene og sørget for at de la ned våpenene. De sivilt ansatte ble deretter sendt hjem for å avvente nærmere beskjed. Etter et par uker ble de kalt tilbake og ble da satt til å rydde opp og tømme de gamle trehangarene. Befal og en del mannskaper ble sendt opp til kommuneheimen i Skedsmo for internering. De ble ganske snart satt til å rydde opp etter bombeangrepet, og etter at oppryddingsarbeidet var utført, ble det militære personellet etter hvert sendt til sine hjemsteder.



Tyske mannskaper tar med stor interesse en erobret Curtiss Hawk 75-A6 i øyensyn.

Det første tyske flyet landet på Kjeller den 10. april klokken 12.30. Det var forøvrig den samme Ju 52 som dagen før hadde gjort et landingsforsøk men ble møtt av maskingeværild. Flyet tilhørte Kampfgruppe zbV 102. Fartøysjefen, løytnant Rexhausen, rapporterer at det tyske infanterikompaniet hadde lagt ut et hakekorsflagg som tegn på at de hadde inntatt flyplassen (han sier det hadde funnet sted ca. to timer tidligere). De fant at det var en halv meter med snø på flyplassen og at den normalt ikke ville bli brukbar for landing før i midten av mai. Det rapporteres at det fantes 279 fat med flybensin og 13 fat med smøreolje på Kjeller. For at flyet skulle kunne ta av igjen fra den snødekte banen, ble det laget til et sett med snømeier eller løse ski (abwerfbaren Schneekufen). Med god hjelp av 30 infanterister til å skyve for å få flyet på gli, klarte det å komme seg i luften etter 3 1/2 times opphold.

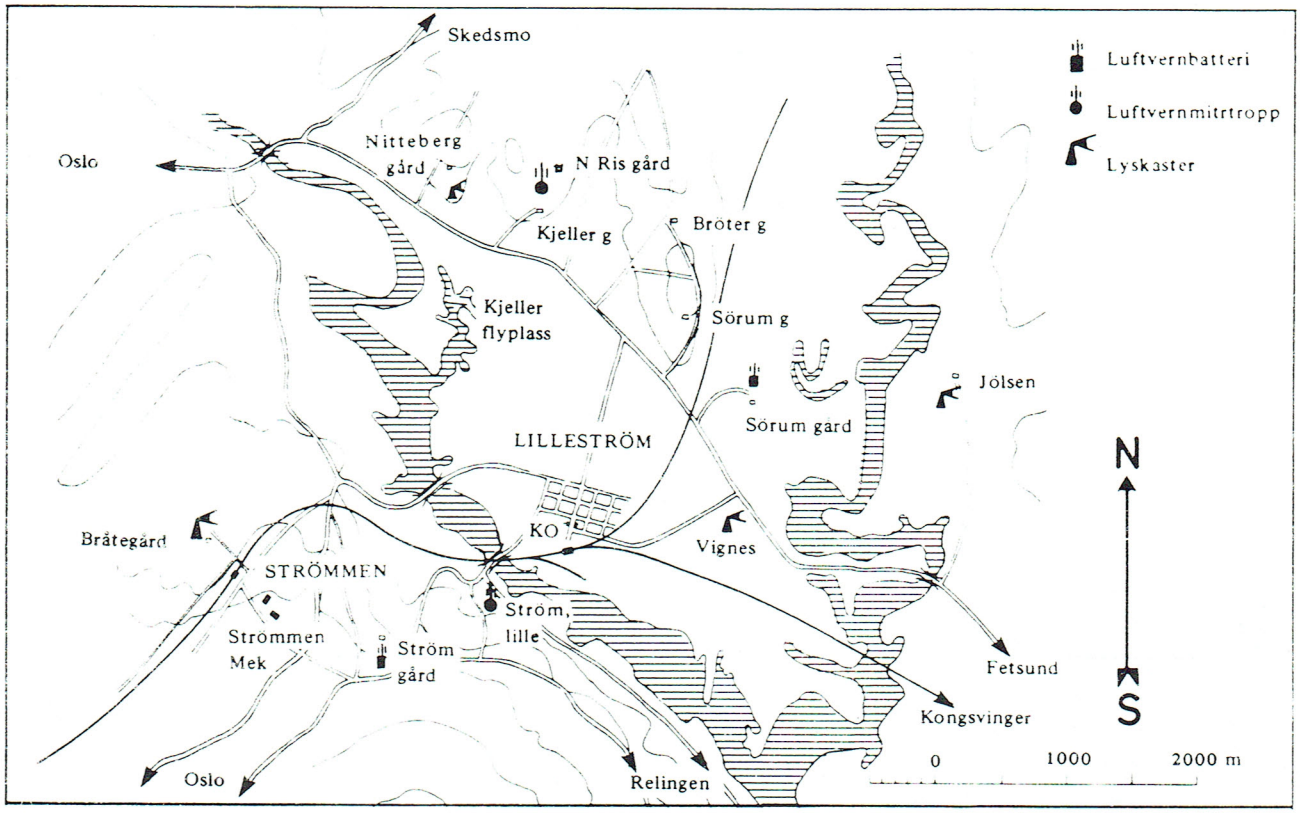
Den 12. april kom det ca. 800 tyskere til Lillestrøm.

Kjeller luftvern

Som et ledd i nøytralitetsvakten, ble det i september 1939 opprettet et lokalt luftvernforsvar for Kjeller flyplass. Avdelingen fikk benevnelsen Kjeller luftvern, og den var en del av Luftvernregimentet som igjen hørte inn under Hærens artilleri.

Kommandostaben for Kjeller luftvern holdt til i telegrafbygningen på Lillestrøm. Avdelingen var oppsett med fire Bofors 76 mm luftvernkanoner, 12 Colt 7.92 mm luftvernmitraljøser og fire lyskastere.

I tillegg til dette hadde både Flyskolen og Flybataljonen sitt eget luftvern, idet de tilsammen var tildelt 27 Colt luftvern mitraljøser.



Gruppering av Kjeller luftvern.

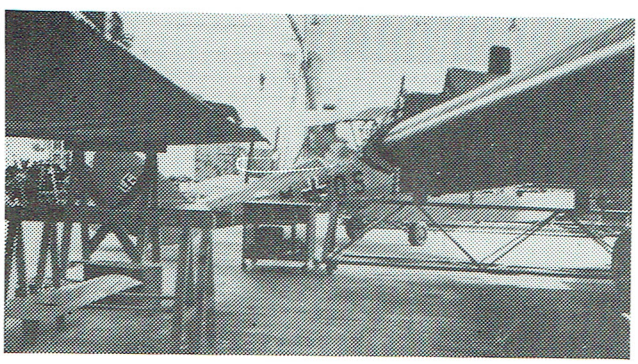
En soldat ved Kjeller luftvern som hadde godt og vel fem måneders nøytralitetsvakttjeneste bak seg, har i et avisintervju opplyst at de hadde gått hele vinteren og ventet på at de skulle få tildelt nytt luftvernmateriell. De var oppsatt med våpen som var alt annet enn moderne, og det viste seg at de var praktisk talt ubrukelige. Han forteller at noen av luftvernmannskapene ble stående i sine stillinger i godt og vel tre døgn etter den 9. april før de ble oppdaget av tyskerne.

KJELLER UNDER TYSK LEDELSE

Etter at tyske styrker rykket inn og overtok Kjeller, stod Luftwaffe klar og opprettet raskt en midlertidig Fliegerhorstkommandatur for flyplassen. Den 17. april ble Kjeller underlagt Kommando Flughafenbereich Oslo samtidig som administrasjonen ble overtatt av en Fliegerhorstkommandatur med betegnelsen E 18/IV Kjeller. Men allerede 3. juni 1940 ble Kjeller overtatt av en ny og lokalt opprettet Fliegerhorstkommandatur med betegnelsen E 1/N. I løpet av krigen var forskjellige slike flyplasskommandoer på Kjeller, blant annet E 18/111 fra annet halvår 1942 og A 19/III fra tidlig i 1943. Ved kapitulasjonen i mai 1945, var Kjeller redusert til en Platzkommando direkte underlagt flyplasskommandoen på Gardermoen.

Av en tysk oversikt fra 10. oktober 1941 fremgår at følgende militære avdelinger da hadde tilhold på Kjeller: Radiosondenstation, 2/Lw Bau-Btl 13/XVII, Luftdienstkomm. Norwegen, Flg. Werkstattzug N3. Styrken utgjorde tilsammen 2 offiserer, 43 underoffiserer og 155 mannskaper. Ifølge en norsk etterretningsrapport fra 1941, fremgår det at ingen kampfly var stasjonert på Kjeller 1. januar, men ved utgangen av april var det 20 fly av typen Heinkel He 111, Junkers Ju 52, Messerschmitt Bf 109, Fieseler Storch og Bücker Jungmann.

Det første flyet fra Luftwaffe landet på Kjeller om ettermiddagen den 10. april 1940. Det var en Ju 52 med hjulunderstell, og til tross for det dype snølaget kom maskinen seg helskinnet fra landingen. Knut Reine kan huske at han kjente igjen en i besetningen som en tidligere flyger i Lufthansa. Flygeren rapporterte at flyplassen ikke ville bli brukbar før etter snøsmeltingen i slutten av mai. En annen tysk transportflyger som gikk i skytteltrafikk med Ju 52 mellom Oslo og Trondheim fra 22. april til 28. juni 1940 - med opptil tre turer for dagen - forteller at han ofte gikk til Kjeller for å overnatte. På Fornebu var det nemlig overfullt og vanskelig med plass. Han sier at landingsplassen på Kjeller på den tid var svært liten og meget smal - og de kalte den derfor for "Das schmale Handtuch"



Bildet viser at tyskerne tok i bruk en norsk Tiger Moth. Det er mulig at det var dette flyet som ble stående igjen etter Flyskolen i Gansvika den 10. april 1940. Flyet ble funnet om sommeren av noen tyskere som var på badetur.

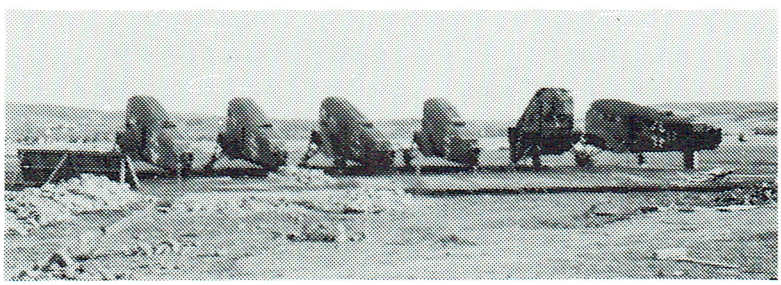
Bortsett fra fly som var inne til reparasjon og ettersyn, var det kun en liten avdeling med kommunikasjonsfly som var fast stasjonert på Kjeller under krigen. Flyavdelingen hadde betegnelsen Verbindungsstaffel 4, men fikk senere navnet Verbindungsstaffel Norwegen. Den 10. mai 1945 var det i alt fire fly på Kjeller - to Ju 52, en Fieseler Storch Fi 156 og en Siebel Si 204D (8 passasjerer). Tre av flyene tilhørte Verbindungsstaffel Norwegen mens en Ju 52 tilhørte Transportfliegergruppe 20. Den andre Ju 52 - med registreringsnummer 6048 - var et VIP fly som stod til disposisjon for Reichskommissar Terboven. I den første tiden etter kapitulasjonen ble tyskerne pålagt å holde noen kommunikasjonsfly i

beredskap til bruk for de allierte. Denne "Flugbereitschaft" holdt til på Kjeller og Eggemoen, og flyene ble malt helt hvite.

Verkstedvirksomhet

Tyskerne fikk behov for å opprette "Frontreparaturbetriebe" i Norge, d.v.s. fremskutte verksteder for reparasjon og overhaling av fly og flymotorer. Kjeller flyfabrikk ble det naturlige valg. De gikk straks i gang med et stort byggeprogram, som for det meste var basert på tidligere planer for utvidelse av verkstedene. Hall I ble forlenget med ti meter samtidig med at den påbegynte bygging av hall II ble fullført. Hall III ble satt opp ved siden av og helt lik hall IV. Det ble dessuten bygget et nytt malerverksted og en stor lagerhall - det nåværende elektronikkverksted. Som følge av at de tyske flyene var mere moderne og hadde mere instrumenter og utstyr enn det som var vanlig i de gamle flyene til flyvåpenet, ble det også nødvendig å innrede nye verksteder for instrumenter, radio og flyelektrisk utstyr.

Sommeren 1940 ble Kjeller flyfabrikk gjort om til en avdeling under Junkers Flugzeug und Motorenwerke. Det kom da ledere, kontrollører og en del fagarbeidere fra firmaet i Leipzig for å ivareta virksomheten. Samtidig fortsatte direktør Eckhoff som norsk leder for verkstedene.

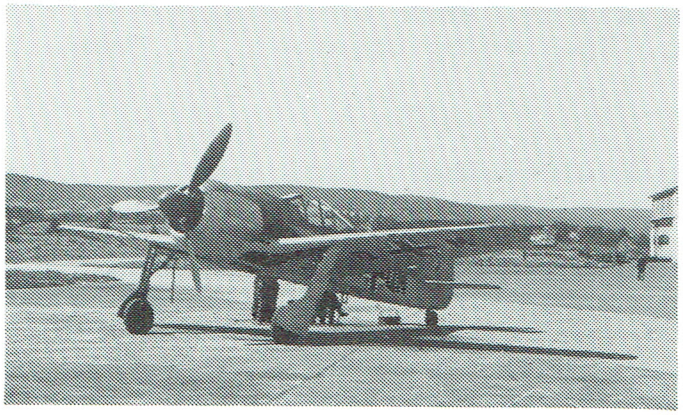


De første flyene som ble tatt inn til reparasjon etter overtakelsen var en del Junkers Ju 52 transportfly som var blitt skadet under landingen på Fornebu 9. april. De norske arbeiderne hadde ingen erfaring i arbeid på helmetallfly. Det ble derfor satt i gang et kurs for å lære nordmennene opp i den nye teknikken.

Etter en tid trakk Junkers seg ut, og driften ble deretter overtatt av Brinker Eisenwerk fra Hannover. Dette firma holdt det gående på Kjeller frem til våren 1944, da virksomheten ble nedlagt på grunn av omfattende skader etter bombing. Alt av maskiner og utstyr - til og med stikkontakter på veggene - ble da demontert, pakket og sendt til Tyskland.

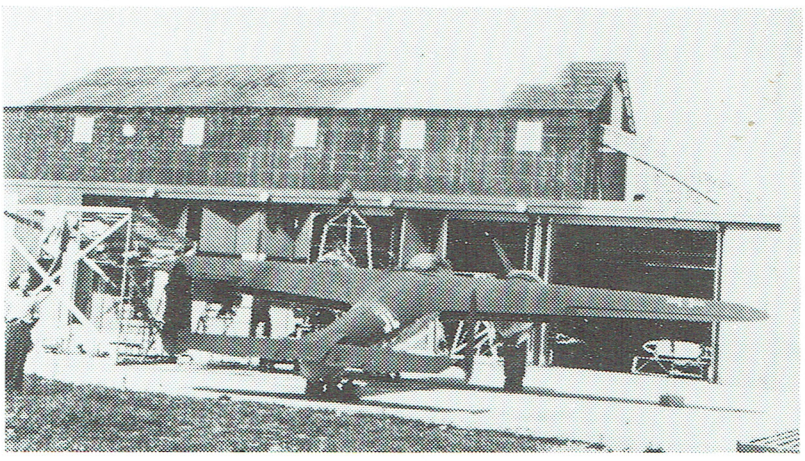
I 1941 begynte det å komme inn fly fra Finland til reparasjon. I tillegg til jagerflyet Messerschmitt Bf 109 (bildet til venstre), ble det foretatt reparasjoner på Messerschmitt Bf 110 og Dornier Do 17.

Høsten 1942 kom det første jagerfly av typen Focke Wulf FW 190. En del fagarbeidere ble da sendt til Tyskland på kurs.

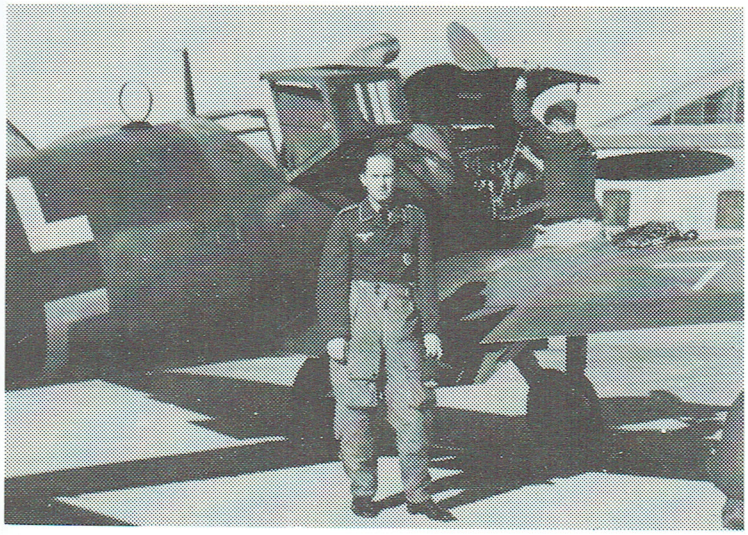


Messerschmitt Bf 110 i lav høyde over verkstedene. Det fremgår tydelig av bildet at tyskerne gjorde iherdige forsøk på å kamuflere virksomheten og hangarene. Gymnastikksalen til høyre har fått et overbygg med et spir som minner om kirketårn. Maskin- og motorverkstedet (hall I og II) har fått et langt, sammenhengende overbygg som minner om driftsbygningen på en storgård. Hall III (til venstre) har også fått et overbygg hvor en del av hangarbuen er kamuflert som en låvebru.

Bildet til høyre viser et ' rekognoseringsfly av typen Dornier Do 17 foran hall III



De fleste av arbeiderne gikk inn for å utvise passiv motstand mot tyskerne. Parolen var å arbeide langsomt og så dårlig som mulig. De norske kontrollørene var spesielt "pirkete" og forlangte ofte at en jobb skulle gjøres om igjen. En del sabotasje ble utført i all stillhet, olje ble forurenset og vitale deler ble skadet. "Maschine nichts gut", var det stående uttrykket til den tyske testflygeren.



Bildet til venstre viser en tysk prøveflyger foran en Messerschmitt Bf 109.

Når det var et fly som hadde mer enn ett sete, forlangte han alltid at en av de norske arbeiderne skulle bli med opp som garanti for at flyet var i orden. Ved en anledning havarerte en FW 190 på Gjelleråsen, angivelig som følge av sabotasje.

I tillegg til virksomheten ved Kjeller flyfabrikk, opprettet tyskerne to overhalingsverksteder for flymotorer. Daimler-Benz flyttet inn i lokalene etter Flyskolen. Her ble det ansatt en del norske arbeidere som drev med overhaling av motorer for Messerschmitt. I tillegg til kjørehus for motorer, ble det satt opp et verkstedbygg ved siden av minnestøtten over omkomne flygere. I 1941 ble det oppført et betongbygg for Daimler-Benz, og årstallet har fått en iøynefallende plass på endeveggen. Virksomheten på motorverkstedet var helt adskilt fra flyfabrikken, og det ble satt opp et høyt gjerde mellom disse to bedriftene. Bayerische Motorenwerke (BMW) flyttet inn i betonghangaren - den "grønne bygning" ved Mosesvingen - som sto igjen etter Flybataljonen. Bygningen var helt ny og hadde bare blitt benyttet en kort tid som hangar før den nå ble innredet som motorverksted. Også hos BMW ble det ansatt en del norske arbeidere. Det ble satt opp flere motorprøvebukker tett inntil Storgaten. Og her var det gjerne motorkjøring til langt på natt - til stor fortvilelse for halve Lillestrøm.

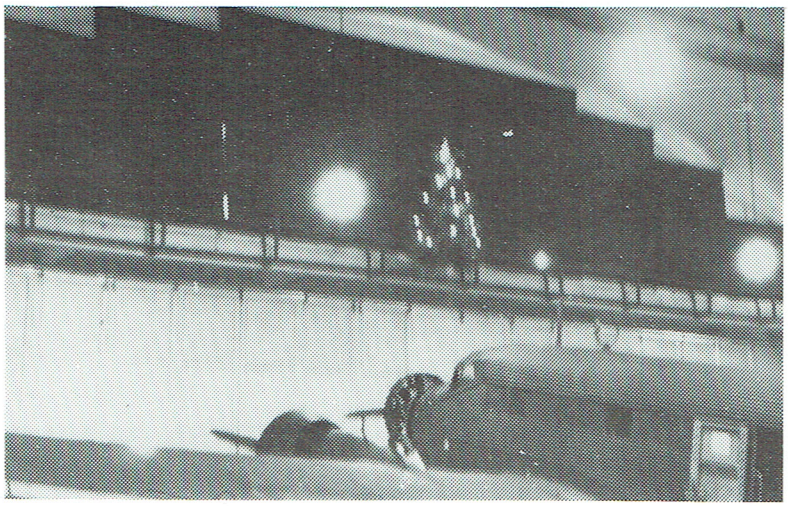
En etterretningsrapport fra 1941 gir følgende opplysninger om Kjeller flyfabrikk:

"Fabrikken driver med reparasjon og overhalinger av vesentlig Ju 52. Disse er innredet som fallskjermjegerfly og transportmaskiner.

Fabrikkens arbeidsstokk er på ca. 500 mann. Norske ingeniører, men med en del tyske Junkersfolk til opplæring. Fabrikken er beregnet på å kunne overhale 4 Ju 52 om måneden. Dette er hittil ikke lykkedes, pr. 15. mars d.å. er bare lykkes å få 2 maskiner ferdig i måneden. Dette kan til dels tilskrives den manglende lyst til å arbeide hos arbeideren, dels mangel på materiell, og da særlig plater og nagler av dural og aluminium.

Fabrikken er ikke bevebnet, heller ikke ligger det noe luftvern i nærmeste nærhet.

5/4-41: Det oppgis å være 1 20 mm maskinkanon på Nitteberg.
5/4-41: Arbeidstokken er nu ca. 700 mann. Det er blitt reparert 8-9 Ju 52 ved fabrikken. Man har nu gått igang med fabrikasjon av He 111 vinger (R. 18/4-41).
30/4-41 opplyses at det ikke lages vinger til He 111 p.g.a. mangel på tynnplatearbeidere. Arbeidsstokken ca. 500 mann."



Tyskere og nordmenn hadde felles trandisjoner for julehøytid. Et juletre lyser opp bak mørke blendingsgardiner i hall IV.

Disse bildene fra krigsårene viser at det var noen som tiltross for fotograferingsforbud klarte å knipse enkelte bilder. En rekke bilder ble sendt med kurer til Stockholm og videre til London.

Amerikansk bombeangrep 18. november 1943

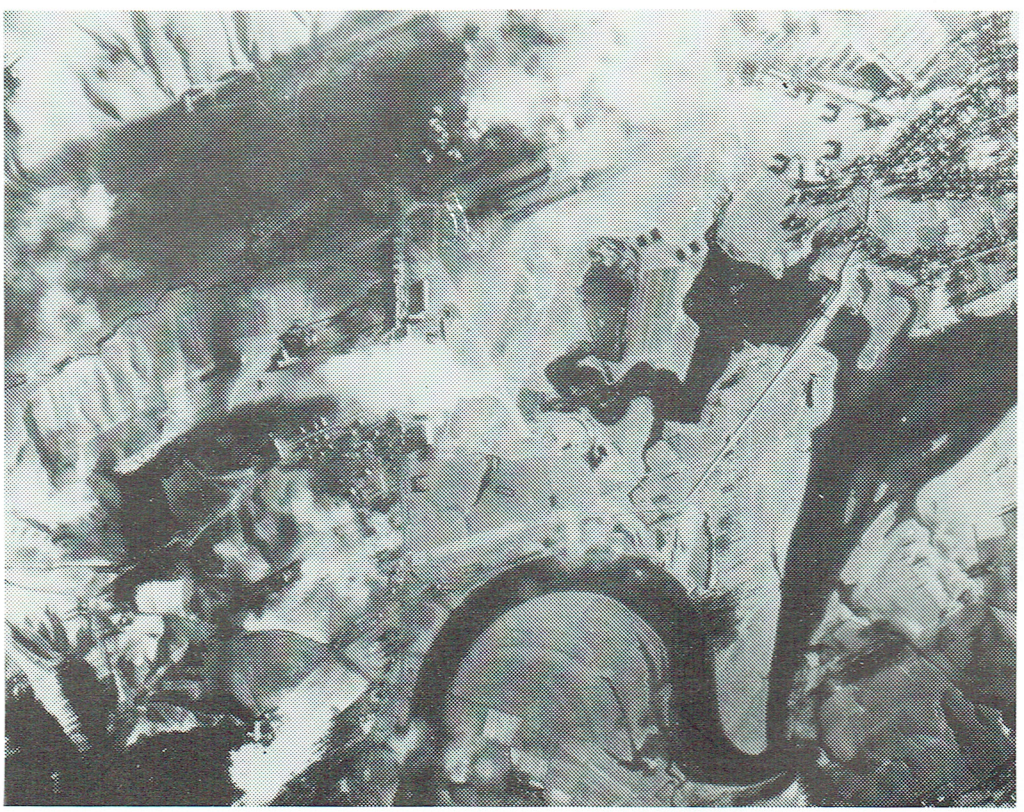
Frem til sommeren 1943 hadde Norge unngått masseangrep av allierte fly, men etterhvert ble visse strategiske mål her til lands også aktuelle som bombemål. Fabrikkanlegget på Herøya og ubåtbunkeren i Trondheim ble begge angrepet den 24. juli 1943 som en innledning til den såkalte "Blitz" uken. Flyene som skulle ta seg av ubåtbunkeren i Bergen måtte gjøre vendereis på grunn av tett skydekke. Fire måneder senere, den 16. november, er tilsammen 388 amerikanske bombefly fra Eight Air Force undervegs med 2258 bomber (500 lbs) for å angripe molybdengrubene i Knaben, tungtvannsfabrikken på Rjukan og flyverkstedene på Kjeller. Denne gangen er det Kjeller som slipper unna på grunn av tett skydekke, og Rjukan får i stedet en ekstra ladning med bomber.

Torsdag den 18. november ble det for alvor Kjellers tur. Etter å ha hvilt seg ut en dag, er flygerne igjen på veg mot Kjeller. Det var i alt 102 firemotors bombefly av typen B-24 Liberator fra 44 Bomber Group, 93BG, 389BG og 392BG som tok av fra sine flybaser i Sørøst-England. Denne dagen var det bare noen spredte skyer, og skjebnen

ville at de fleste av arbeiderne fikk ordre om å holde seg borte fra jobben fordi tyskerne skulle ha en stor nærforsvarsøvelse på Kjeller. Den tyske militærsjefen i Norge - general von Falkenhorst - var kommet for å inspisere øvelsen, og han oppholdt seg på Nitteberg like ovenfor flyplassen da den store svermen av bombefly kom tilsyne fra sørøst. Noen tyske offiserer kunne berolige de norske brannmannskapene med "keine angst" - det er selvfølgelig tyske fly. Luftvernkanonene åpnet ild - for de var alle ladet med løsammunisjon. Men klokken 11.31 da bombene begynte å hagle gikk det plutselig opp for noen hver at det var blodig alvor og ikke et storstilt øvelsesinnslag.

I løpet av 11 minutter kvittet 78 B-24 seg med sin dødbringende last av 838 høyeksplosive bomber. Bombeflyene fløy i stor høyde - fra 2600 til 3600 meter, og bombene ble spredt over et stort område. Bare på Østre Nitteberg falt det 29 bomber, hvorav 7 ueksploderte.

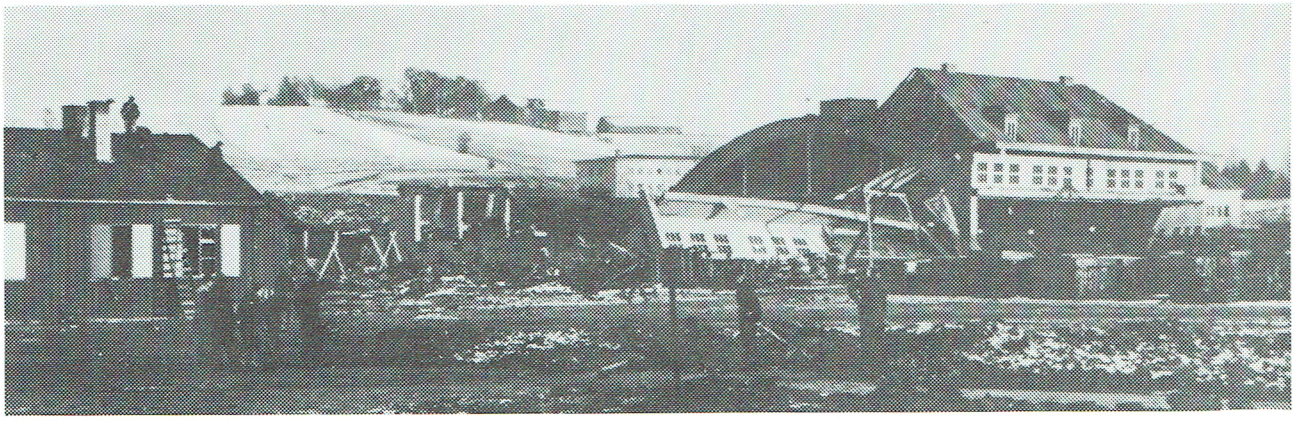
Russiske krigsfanger ble satt til å uskadeliggjøre og fjerne de ueksploderte bombene. Bildet viser en amerikansk 500 punds bombe som ikke eksploderte da den falt ned på Risløkka.



Luftfoto tatt fra 12000 fot (3658 m) under bombeangrepet 18. november 1943. Vi kan se røyken fra en del av bombenedslagene.

Flystripa er godt kamuflert og vanskelig å oppdage - den er midt på bildet, delvis dekket av røyk og går oppover svakt mot høyre.

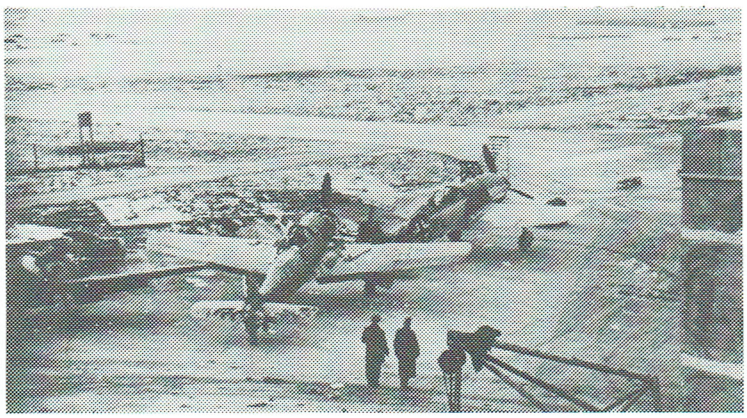
Dette bildet er tatt fra en Liberator like før bombene begynte å falle den 18. november 1943. BMWs anlegg ved Mosesvingen i forgrunnen til høyre.



Verkstedhangaren til BMW ved Mosesvingen (den ble kalt "den nye hundremeteren" eller "den grønne hall") fikk en fulltreffer og halve hangarhallen falt ned. Bildet viser at tyskerne hadde kamuflert hangaren ved å male falske vinduer og legge et nytt skråtak over hele bygningen. I bakgrunnen ser vi en tysk kaserne med Sørum gård på toppen. Bildet forandrer seg etter neste bombeangrep.

Monteringsverkstedet til Daimler Benz - det lå like ved bautasteinen - fikk også en fulltreffer og ble etter sigende løftet rett opp fra grunnmuren og ramlet ned som en flishaug. En rapport fra Stockholm forteller at i følge pålitelige kilder i Norge, ble den nyeste monteringshallen til Brinker (hall III) lagt i ruiner og 12 fly ble ødelagt. Verkstedet til DEMAG, som holdt til i en sidefløy, ble også ødelagt. I følge en tysk rapport ble verkstedene til BMW 80% skadet (Zerstört), Daimler Benz 60% (Wieder aufbaufähig) og Brinker Eisenwerk 70% skadet (Wiederaufbau nach Erstellung einer Halle). Den tyske rapporten forteller videre at det var små tap av menneskeliv (Personen verluste geringe). Til sammenligning kan opplyses at en rapport fra Stockholm anslår skadene på de tre verkstedområdene til henholdsvis 100%, 75% og 50%. Vi får videre høre at 15 fly og 150 motorer ble skadet. Det høres imidlertid helt usannsynlig ut når det i den samme rapporten oppgis at 200 tyske soldater mistet livet og dobbelt så mange ble såret.

Fire av de gamle flyskurene fra 1917 ble lagt i ruiner under angrepet i 1943.



Bildet til venstre viser to Focke Wulf FW 190 jagerfly på plassen foran hall III.

Disse og en rekke andre fly ble skadd under det amerikanske bombeangrepet.

På bildet til høyre får vi et gløtt gjennom veggen inn i hall III etter bombingen i 1943.

I forgrunnen en ødelagt Ju 52 og i bakgrunnen en FW 190.

Fire av de amerikanske flyene som ikke kom inn over Kjeller i riktig posisjon for bombing, la kursen om Rygge og slapp 44 bomber over den tyske flyplassen på "Lille Rygge". Den store formasjonen lot hjemvegen gå over Skagerak. Norskekysten hadde knapt nok forsvunnet i horisonten før Luftwaffe hadde kommet på sporet med jagerfly fra Lista og Ålborg. Seks B-24 ble skutt ned av tyskerne, mens ytterligere tre fly klarte å komme seg unna til Sverige etter at de var blitt skadet av jagerflyene. Amerikanerne mistet 91 mann etter angrepet på Kjeller, men 30 av disse hadde kommet seg velberget til Sverige. I tillegg til dette ble det oppgitt to drepte og ni sårede. Tre nordmenn mistet livet. I boligfeltet på Kjeller ble materialforvalter Hagen og hustru drept mens de skrekkslagne løp ut av huset for å søke ly i skogen. I sorenskrivergården i Rælingen ble en ung mann drept som sammen med sin forlovede var kommet dit for å bli viet.

Virksomheten i verkstedene ble helt lammet for en kortere tid etter bombingen. Det ble satt i gang opprydding og en del av bygningene ble reparert. BMW flyttet en del av virksomheten til Gresvigs sykkelfabrikk på Alnabru, og Daimler Benz flyttet til Sandefjord hvor de i første omgang etablerte seg i Corneliussens verksted. Brinker Eisenwerk kom etter en stund i gang igjen med virksomheten, om enn i redusert omfang.

Britisk bombeangrep 29. april 1944

Ved nitiden om kvelden den 28. april 1944 tok 51 Lancaster bombefly av fra sine baser i England. Flyene tilhørte Fifth Group, Royal Air Force Bomber Command - No. 44 (Rhodesia) Squadron, 49 Sqdn, 97 Sqdn og 619 Sqdn. Ett av flyene måtte imidlertid returnere etter kort tid på grunn av radioproblemer. Et par timer senere tok fire Mosquito jagerbombere fra 627 Squadron av mot samme mål - flyverksteder på Kjeller utenfor Oslo.
klokken 0.50 gikk flyalarmen. Natten var skyfri, men mørk som svart fløyel. Etter noen få minutter hørtes flyene rett over Kjeller og Lillestrøm. Plutselig ble det lyst som en solskinnsdag. Fallskjermlys dalte på rekke og rad fra Åråsen til Kjellerholen og kastet et trolsk skjær over bebyggelsen. De fire jagerbomberne dukket under lysrekken og slapp røde og grønne markeringslys, nærmest fra takhøyde. To av flyene plasserte markeringslysene midt i blinken slik at de gikk gjennom taket på en bygning. Bombeflyene holdt det gående i nærmere en time. De hadde vanskeligheter med forstyrrelser i radioforbindelsen, og bombemålene var i lang tid dekket av røyk - ikke minst fra alle lysbombene som ble liggende på bakken og brenne. Hovedbygningen på Sørum gård stod snart i full fyr, og dette førte til at toktlederen sendte ut en telegrafisk radiomelding om at alle som hadde bomber igjen skulle angripe bombemålet som lå 2000 yards rett vest for det flammende bålet. Etter en stund ble det en ny voldsom brann da bensinlagret midt på plassen ved Fetveien ble truffet. Rapporten fra toktet opplyser at bombingen var konsentrert og resulterte i kraftige eksplosjoner.

Flyene bombet i høyder fra 1500 til 2130 meter. Flere av flygerne var opptatt av faren for å kollidere mens de drev og sirklet i mørket. Det var tross alt 54 mørklagte fly i luften rundt

flyplassen - eller kanskje det var 55? Oluf Reed Olsen forteller i boken "Contact" at han var med på en slipptur over Buskerud da han foreslo at de skulle ta en avstikker til Kjeller for å "se litt på moroa der. --- Jeg skal si det var månelyst der! Hele trakten omkring Kjeller var opplyst, delvis av en rekke store branner der nede, delvis av tysk antiluftskyts som for anledningen syntes å virke noe kraftigere enn vanlig". Den kraftige skytingen skyldes antakelig at en 6-8 tyske stridsvogner kjørte rundt i gatene på Lillestrøm og skjøt i luften nærmest på måfå.

Restene av BMWs anlegg i Flybataljonens betonghangar ("den grønne hall") etter nattangrepet 29. april 1944.

Legg merke til den tyske kasernen i bakgrunnen som ligger i ruiner (se bildet nederst på side 128).

Tolv nordmenn mistet livet under bombingen. I et hus i Sørumsgaten i Lillestrøm hadde åtte personer søkt tilflukt i kjelleren, og samtlige omkom da huset ble truffet av en bombe. I Halvdans gate omkom fire peroner da et hus formelig ble blåst overende. De to tyske kasernene ved Mosesvingen, oppe i bakken nedenfor Sørum gård, var et sørgelig syn. Den ene kasernen hadde fått en fulltreffer og den andre var brent. Det ble sagt at det hadde vært en festlighet der om fredagskvelden, men det er tenkelig at festen hadde fått en mindre festlig avslutning.

All aktivitet hos BMW på Kjeller stoppet etter dette angrepet. Hele virksomheten flyttet inn til Gresvigs anlegg på Alnabru, hvor det allerede var ordnet med fire prøvebukker for motorkjøring. Brinker flyttet dreierverkstedet til sportsutstyrsbedriften Tarzan på Lillestrøm, og mekanisk verksted etablerte seg hos paraplyfabrikken Benneter på Fjellhamar. Senere flyttet en del av virksomheten inn til sporveishallen på Sagene. En kunne være fristet til å si at ringen var sluttet. Det er tydelig at tyskerne innså at Kjeller ikke var noe blivende sted. Et par maskingeværangrep av Mosquito jagere gjorde sitt til at de følte seg stadig usikre.

Motstandsbevegelsen

Alt sommeren og høsten 1940 begynte det første militære motstandsarbeidet på Romerike. Det var offiserer som sto i spissen for det. Mange befalingsmenn var ivrige etter å fortsette kampen og av soldater og andre ble de i kraft av stilling og utdannelse betraktet som naturlige ledere. Tre av disse offiserene har fortalt at de sommeren og høsten 1940 ble stoppet på gaten eller tilskrevet av tidligere soldater fra felttog om våren, som nå ville være med.

Det er bind to av "Lillestrøms historie" som gir denne beskrivelsen av opptakten til organisering av heimefronten i distriktet. Den

tidligere kontrolloffiseren ved Kjeller flyfabrikk, Thorleif Slaatten, gikk allerede i april 1940 inn for å plassere betrodde befalingsmenn i visse nøkkelstillinger ved fabrikken. De så for seg at tyskerne snart ville lide nederlag og de organiserte seg derfor for å kunne overta området raskest mulig når tiden kom. Etter noen få måneder kalte imidlertid Slaatten til seg de nærmeste medarbeiderne og han fortalte at han måtte stikke av til England. Flere ga da uttrykk for at de også ville trekke seg ut, men de fikk nærmest ordre av sin leder til å fortsette i arbeidet ved flyfabrikken. De gikk "stille i dørene" en stund, men etter en tid fikk motstandsarbeidet en fastere form og ble tilknyttet Hjemmestyrkenes områdeorganisasjon. Kontrollør Gunnar Tanderø ble sjef for gruppe 1213.2 som omfattet Skedsmo og Frogner i tillegg til Kjeller flyplass, og gruppen fikk nå styring fra sentralt hold for motstandsaktiviteten. Ingeniør Alf Hagen ble leder for Lillestrømgruppen.

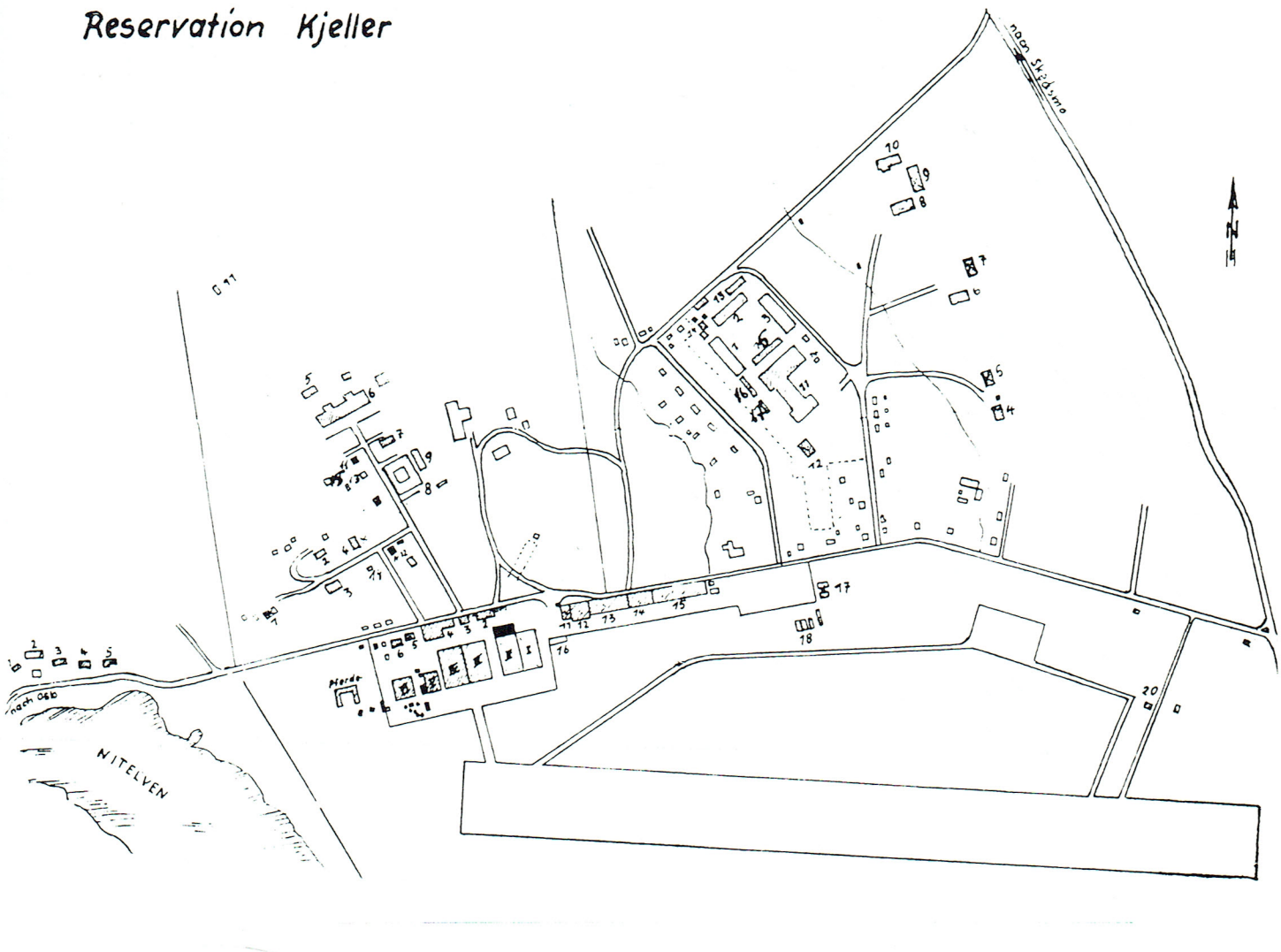
Dette bildet er fra skytebanen i Strømmen og er tatt etter frigjøringen i mai 1945. Gruppens leder Gunnar Tanderø står til venstre. Nummer to er Bergersen, leder for skytebanen. Nummer tre, Lindheim, var bestyrer for Skedsmo samvirkelag og sørget for proviant til gruppens instruktører som lå "på skauen". Knut Reine står til høyre, og Odd Linge sitter foran.

Tyskerne må ha fått kjennskap til motstandsarbeidet, og Gestapo - det hemmelige statspoliti - skaffet seg opplysninger om lederne og mange av de aktive i den lokale Milorg, den militære delen av den organiserte motstandsbevegelsen. Den 25. og 26. februar 1943 ble hele 23 mann fra Milorg i Skedsmo og Lillestrøm arrestert av tyskerne og havnet på Grini. Omlag halvparten av disse, i alt 11 mann, var ansatt på Kjeller. Til tross for tortur klarte de arresterte å holde tett og hindret derved ytterligere arrestasjoner og full opprulling av organisasjonen. Enkelte slapp ut etter noen måneder, gruppesjefen og to andre fra Kjeller ble satt fri ved Der Führers juleamnesti 20. desember 1943, men flere ble sendt til Tyskland og havnet i den beryktede Sachsenhausen.

Gunnar Tanderø, som nå er pensjonert oberstløytnant, kan fortelle at arbeidet i Hjemmestyrkene ble betraktelig aktivisert i 1944. Dekknavn ble tatt i bruk og som gruppeleder gikk han under navnet "Toy". Gruppen disponerte noen hytter som lå godt skjult på Høgsmåsan nordvest for Skedsmo, og her hadde de et ypperlig treningsområde. Det kom norske offiserer fra England som bodde på Høgsmåsan en tid for å gi instruksjon i stengun, sabotasje og moderne sprengstoff. Den 8. mai 1945 kunne gruppe 1213.2 tre frem som en organisert avdeling for blant annet å føre kontroll med de tyske styrkene som skulle interneres i området.

Driftsingeniør Alf Hagen, som tilhørte gruppe 1213.1 Lillestrøm, fikk ordre fra Milorg om å overta Kjeller flyfabrikk fra den tyske ledelsen, og allerede den 9. mai var Hagen tilbake på plass på Kjeller.

Kjeller som tysk fangeleir



Denne skissen viser flyplass og bebyggelse på Kjeller i mai 1945. Kjeller flyplass ble da benyttet som samle- og fangeleir for "die Luftwaffe". En kan blant annet se at det er en stor hestestall rett vest for verkstedhallene - merket "Pferde".

I en rapport fra major Th. Slaatten, datert 16. juni 1945, oplyses det at reservasjonsområdet har et belegg på 2500 mann. Tyskerne har "med sann forakt for den skrikende mangel på byggematerialer og annet husutstyr her i landet" ominnredet fabrikk- og administrasjonsbygningen til temporære forlegninger "under den mest skrikende tilsidesetning av alle byggeforskrifter". Det rettes spørsmål om sanitærforholdene, idet kloakksystemet ikke virket på grunn av flommen i Nittelva. En del av sanitæranlegget er dessuten bombeskadet og det var ikke mulig å utbedre skadene "på grunn av materiellmangel, og det forhold at tyskerne efter kapitulasjonen har brent tegningene til anlegget".

Dette bildet er antakelig tatt under oppryddingen i 1945. Hest og vogn kjører ved til kappsaga. På gavlveggen midt på bildet ses H7 merket i smijern som tyskerne hadde oversett.

Bygningen ble benyttet av Daimler Benz. Huset i forgrunnen var opprinnelig prøvebukk for Gipsymotorer til Tiger Moth. Tyskerne innredet det til snekkerverksted.

17. mai 1945.

Etter fem lange krigsår kunne nasjonaldagen igjen feires i frihet. Noen skoleklasser i Skedsmo gikk i tog til Kjeller hvor det ble laget en festtilstelling utenfor folkekjøkkenet ved Vestengveien. Her ser vi lærer Aasheim fra Asak skole på talerstolen.

De som ofret livet

I murveggen mellom inngangene til Økonomiseksjonen - i det gamle tårnbygget fra Flyskolens tid - er det innmurt en bronseplate med navnene til syv menn som hadde vært ansatt ved flyfabrikken og ga sitt liv under krigen 1940-1945.

F A L T F O R N O R G E

under okkupasjonstiden

1940 - 1945:

BENJAMIN BILD	1912 - 1941
BERNT L P HAGEN	1882 - 1943
OLAV BAKKE STENE	1910 - 1943
ARNE O MOE	1917 - 1944
ARNE MOE	1917 - 1945
FRANK OLSEN	1922 - 1945
STORM WEINHOLDT	1920 - 1945

De som gikk fra liv og lykke
De som da det gjaldt
Orket intet regnestykke
Men betalte alt.

-

Reist 1946 av arbeidere og funksjonærer ved Kjeller Flyfabrikk.

Minneplaten ble reist av de ansatte ved flyfabrikken og ble avduket av formannen i Kjeller Jern- og Metallarbeiderforening Enok Evensen den 19. oktober 1946. Enoksen sa i sin tale at tyskerne lærte oss å hate, men vi lærte også å elske våre kamerater som falt som offer for krigen - ja, vi elsket dem så høyt at da vi fikk høre om en fallen arbeidskamerat, da følte vi det som det var en av våre nærmeste det gjaldt.

Det første navnet på platen er Benjamin Bild. Han var av jødisk avstamning, en frimodig og dristig kar som ikke lot seg kue av tyskerne. Bild var videre en dyktig organisasjonsmann og han satt i styret i sin forening da han ble arrestert og sendt til Tyskland. Der døde han trolig i gasskammerne 29. desember 1941.

Den neste som falt var kaptein og tegnesjef Olav Bakke Stene. Han fjernet tegninger og andre viktige papirer fra flyfabrikken slik at de ikke skulle falle i tyskernes hender etter okkupasjonen. Han kom seg senere over til England. Bakke Stene var utdannet flyger og sluttet seg til Flyvåpenet der. I 1943 styrtet han ned med et Mosquitofly etter å ha kollidert med en høyspentledning.

Materialforvalter Bernt Hagen omkom sammen med sin kone under det amerikanske bombeangrepet 18. november 1943. Hagen var en av flyfabrikkens eldste og mest betrodde funksjonærer.

Løytnant Arne Oscar Moe var utdannet marineflyger fra Horten. Han kom seg over til England hvor han sluttet seg til 330 skvadronen. Han var skipper på en firemotors Sunderland som ble borte over Nord-Atlanteren 20. mars 1944.

Den femte het også Arne Moe. En tid arbeidet han ved flyfabrikken, men rømte så til Sverige. Der sluttet han seg til de norske polititroppene og hadde fenriks grad. På slutten av krigen ble avdelingen han tilhørte satt inn i Finnmark. Der gikk han på en landmine og ble så hardt såret at han døde 1. mai 1945.

De to siste navn på listen er Frank Olsen og Storm Weinholdt. Disse kom til flyfabrikken som arbeidere tvangsutskrevet av tyskerne. De kom med i motstandsbevegelsen hvor de deltok med glød og iver. I slutten av 1944 forsvant de fra flyfabrikken og ofret seg utelukkende for det illegale arbeidet. De ble arrestert og skutt av tyskerne 17. mars 1945.

UTVIKLINGEN VED VERKSTEDENE ETTER ANDRE VERDENSKRIG

For en vedlikeholdsbedrift er materiellet som vedlikeholdes styrende for den teknologiske utvikling ved bedriften. For verkstedene på Kjeller har innføring av nye fly, motorer og andre våpensystemer diktert utviklingen av virksomheten.

Frem til annen verdenskrig var flyene relativt enkle med få og lite avanserte systemer. Under og etter annen verdenskrig skjedde en rivende utvikling, og fra begynnelsen av femtiårene mottok Norge fly som i teknologi er svært avanserte og utstyrt med kompliserte systemer, ikke minst innen elektronikk. For verkstedene medførte dette at det i tillegg til monteringshallene måtte etableres mange og til dels store støtteverksteder for reparasjon av flystruktur, overhaling av motorer og systemer, vedlikehold av systemkomponenter innen hydraulikk, elektro, instrument og elektronikk så vel for fly som for bakkeinstallasjoner.

Den første tiden etter krigen

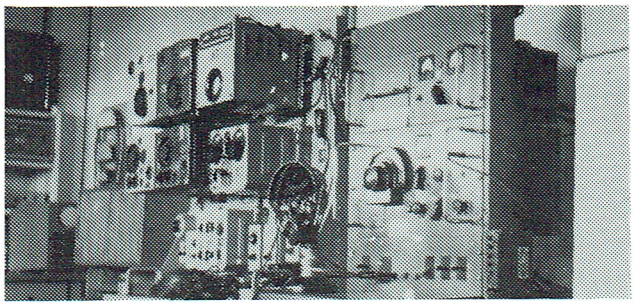
I begynnelsen av juni 1945 ble Luftforsvaret organisert i seks grupper - en for hver landsdel, en for utdanning og en for teknisk vedlikehold. Kjeller fikk betegnelsen 2. Gruppe og skulle være vedlikeholds- og utstyrsgruppe (teknisk gruppe) med major Th. Slaatten som sjef. Luftforsvarets 2. Gruppe sendte ut sitt "Sirkulære nr. 1" den 20. juli 1945, og det heter her at gruppen har i løpet av den siste uken overtatt en del kontorer på Kjeller flygestasjon. Det fremgår videre at telefonforbindelse kan fås med følgende avdelingsledere:

Sjefen for materiellavdelingen	- *kaptein Lynneberg*
Innkjøpssjefen	- *herr Andreassen*
Regnskapsføreren	- *kaptein Haugen*
Verkstedsjefen	- *ingeniør Hagen*
Materialforvalteren	- *herr Sandbekken*

Verkstedene på Kjeller var fullstendig ribbet og i en sørgelig forfatning da de ble overtatt fra tyskerne etter krigen. Alt verktøy og utstyr måtte skaffes tilveie på nytt, noe som ikke var lett på den tiden. En del av nøkkelpersonellet ved flyfabrikken ble sendt rundt til tyskkontrollerte bedrifter for å orge nødvendig materiell. Det gjaldt å komme britene og amerikanerne i forkjøpet, og da tyskerne ikke overga noe til nordmenn uten en viss tvang, ble det nødvendig å benytte både list og besluttsomhet.

De allierte hadde bestemt at alt erobret krigsmateriell skulle tilintetgjøres. Grunnen til dette var at man ville knuse den tyske krigsindustri og forhindre at den skulle blomstre opp igjen, blant annet ved delproduksjon til tidligere tysk krigsmateriell. Britene hadde opprettet en ødeleggelsesavdeling ved den tidligere "hundremeteren", hvor materiell av mange slag ble samlet sammen og knust med en stor hydraulisk presse. Utpå kvelden etter at de britiske soldatene hadde gitt seg for dagen, rykket kjellerfolkene inn for å ta med seg det som kunne benyttes av verktøy og utstyr. Det hendte også at materiell som var pakket for forsendelse ut av

landet, ble hentet på Amerikalinjens kai i Oslo og tatt tilbake til Kjeller.



Dette bildet fra 1946 viser test-utstyr som er kommet på plass i radioverkstedet.

I de første fredsmånedene var det ikke aktuelt å sette i gang flyarbeide på Kjeller. Verkstedene fikk derfor en midlertidig oppgave som landsdelsverksted for istandsetting av tysk bilmateriell. Pensjonert mekanikerløytnant Johs. Nielsen ble engasjert som sjef for bilreparasjonsavdelingen. Med sin store erfaring og fortsatt store arbeidskraft, var han uunnværlig for avdelingen og fikk derfor forfremmelse til kaptein.

Det var en anselig mengde tyske kjøretøyer som kom til Kjeller like etter krigen. Bildet viser en del biler som er parkert langs sørsiden av rullebanen.

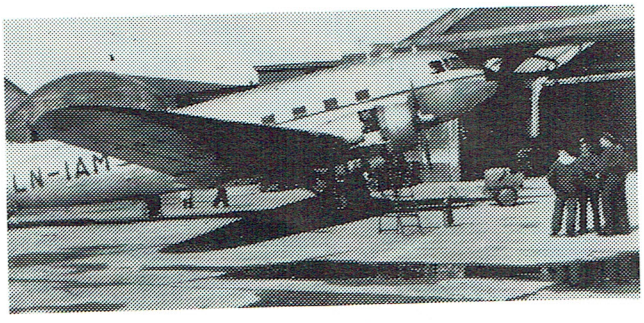
Kjeller høsten 1945. Vinterforsyningen av ved er sikret. Minnesbautaen er helt omringet av skrot og tomkasser. Grunnmuren til venstre er restene av motorverkstedet til Daimler Benz etter

bombingen i 1943. I bakgrunn kan vi se en del av kjøretøyene som kom inn til samlesentralen og landsdelsverkstedet på Kjeller.

De første flyarbeidene etter krigen ble satt i gang den 3. august 1945, da en gruppe fagarbeidere ble sendt til Fornebu for å drive med reparasjoner av transportfly, C-47 "Dakota". Det første arbeidet med fly på Kjeller, ble montering av Fairchild skolefly som ankom i kasser fra "Little Norway". Det ankom også to Interstate Cadet fra Canada, og samtidig med monteringen av disse tok verkstedene til med reparasjoner av Lockheed Lodestar.

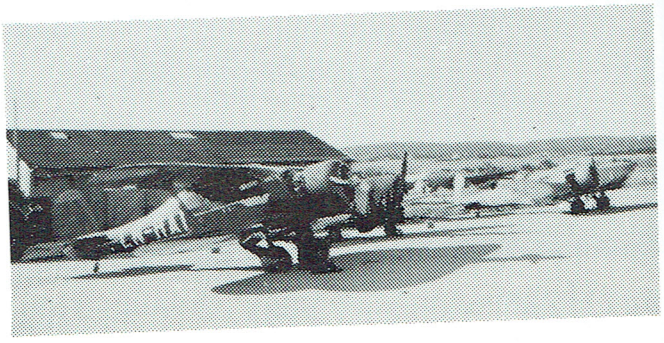
Luftwaffe etterlot seg 17 Fieseler Storch som Luftforsvaret etter en tid fikk overta. Flytypen var meget anvendelig som kommunikasjonsfly fordi det kunne klare seg med en kort og improvisert landingsplass. Ettersom flyene var i en dårlig forfatning, ble det satt i gang et restaureringsprogram for å bygge opp ti "nye" fly av brukbare deler fra de nedslitte flyene. De gamle storchene kom til Kjeller utover høsten 1946, og arbeidet med å bygge opp flyene ble straks satt i gang. Til å begynne med lå produksjonstakten på ett fly i måneden, og det første flyet - med byggenummer KF-1 - ble levert til Luftkommando Nord-Norge i mars 1947. Produksjonen ble imidlertid redusert i juni 1947 da den såkalte "engangsleveransen" ble satt ut i livet og det begynte å strømme inn et stort antall fly av forskjellige typer fra England. Da byggenummer KF-8 var levert høsten 1950, ble det besluttet å stanse denne produksjonen.

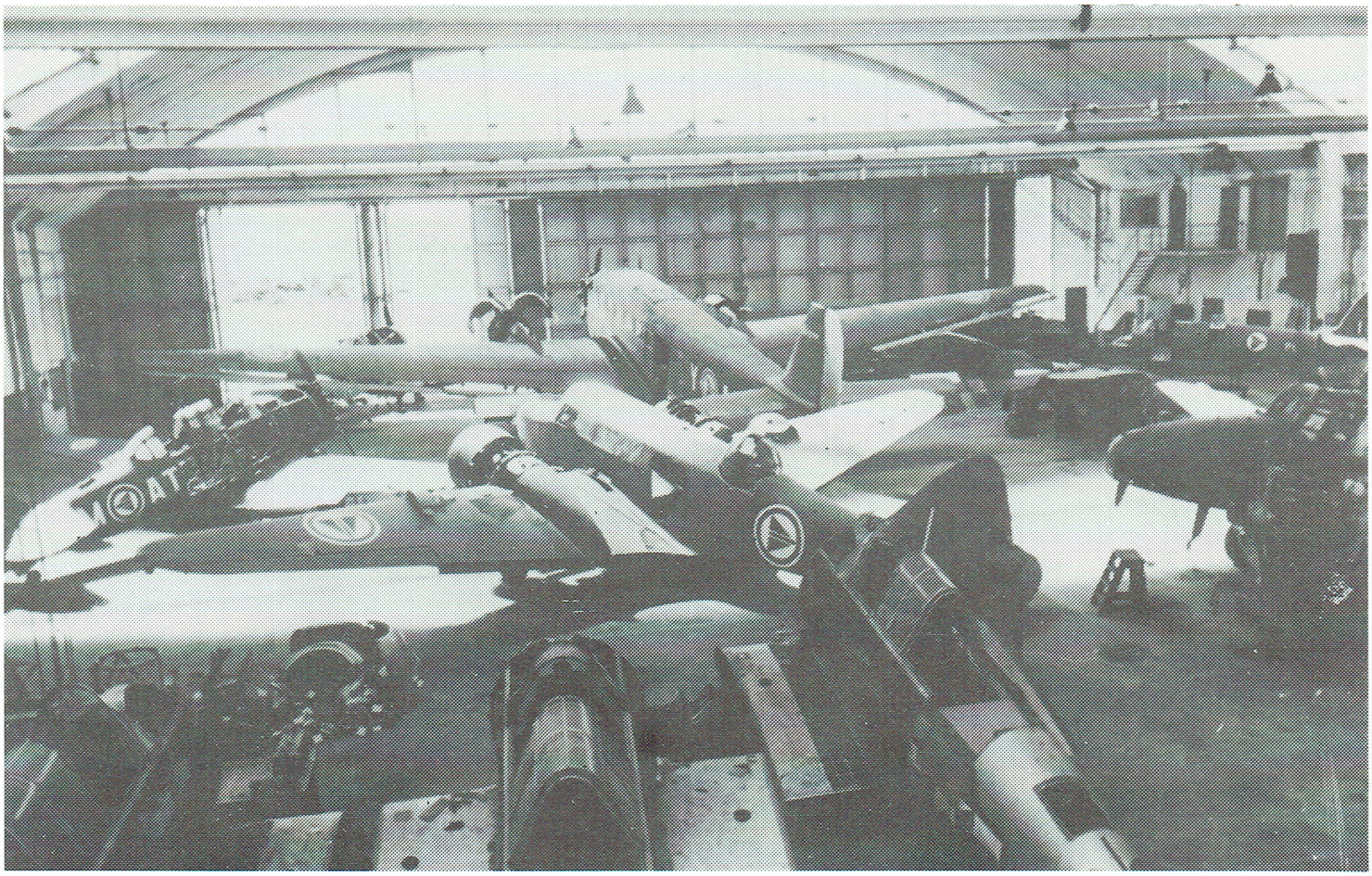
Bildet viser Fieseler Storch byggenummer KF-4 med en Lodestar i bakgrunnen.



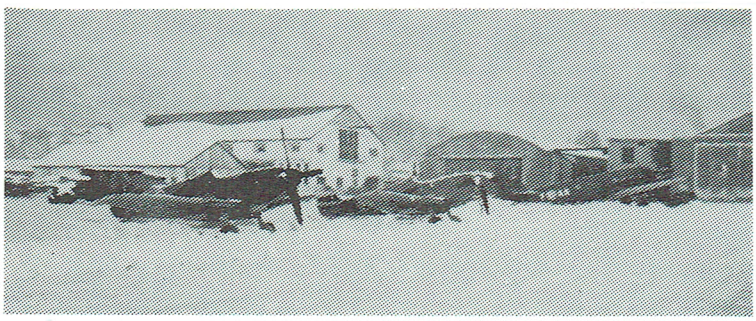
I den første etterkrigstiden ble det utført en del arbeid på sivile fly. Her er en DC-3 "Dakota" fra Det Norske Luftfartselskap (DNL) kommet til Kjeller for å bli veid.

Her er en Beechcraft Traveller fra Vingtor Luftveier kommet til Kjeller for vedlikehold. I bakgrunnen en Airspeed Oxford.



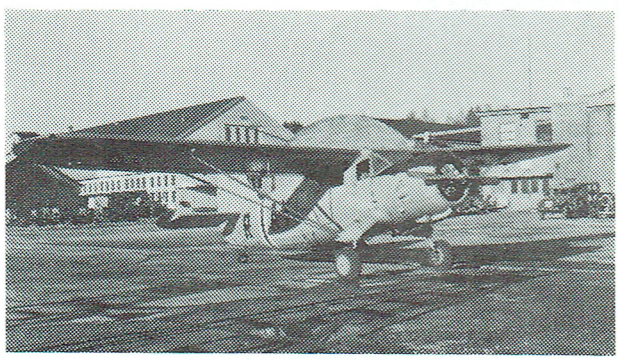


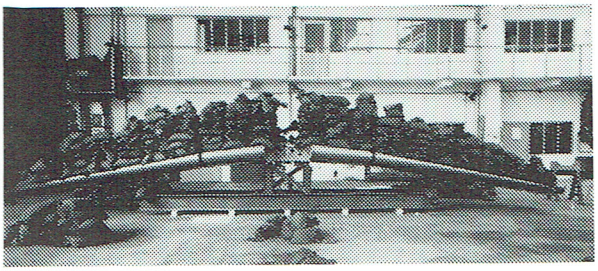
Interiør fra hall IV 1947. Vi kan se forskjellige flytyper som er inne til ettersyn eller klargjøring. Nærmest porten står en Ju 52 fra Bardufoss, og bak denne (midt på bildet) en Airspeed Oxford. Lengst til venstre og i forgrunnen ses fire North American T-6 Harvard skolefly. Bakerst til høyre en "fotospit" (Spitfire fotofly), og foran til høyre en Avro Anson.



Her står to Spitfire jagerfly og en Ju 52 i snøen utenfor hall IV. Bygningen til venstre i bakgrunnen er daværende "Landsdelslager øst".

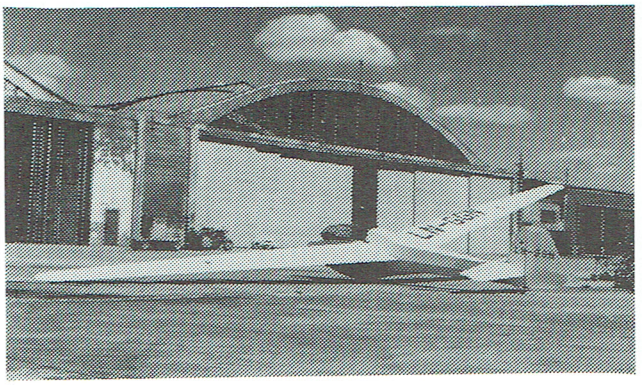
Norduyn Norseman var lenge en gjenganger, og på femtitallet var denne maskinen fast stasjonert på Kjeller og ble benyttet som kommunikasjonsfly.





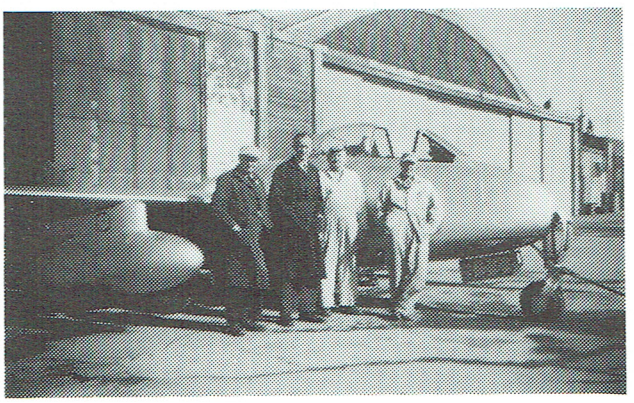
En Scheibe Bergfalke på Kjeller sommeren 1955. Luftforsvaret kjøpte inn en del seilfly på femtitallet som Norsk Aeroklubb fikk benytte for rekruttering av flygere.

Belastningsprøve av Fairchild Cornell. Sandsekker benyttes for å fastslå hvilken påkjenning vingene tåler innen de brekker.

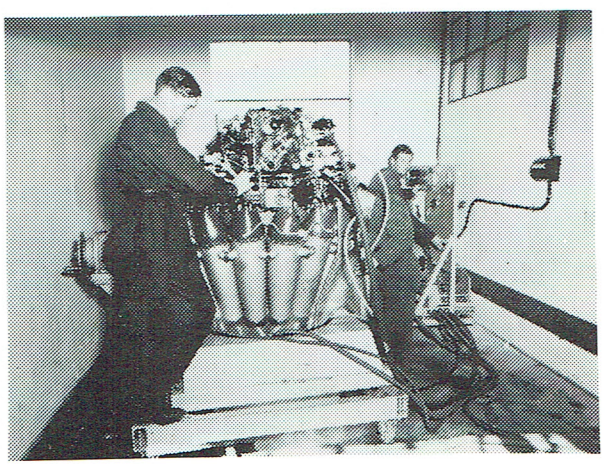


Innføring og vedlikehold av jetfly

Året 1948 ble et vendepunkt for den flytekniske utvikling i Norge. Luftforsvaret gikk da til anskaffelse av vårt første jetfly, de Havilland Vampire.

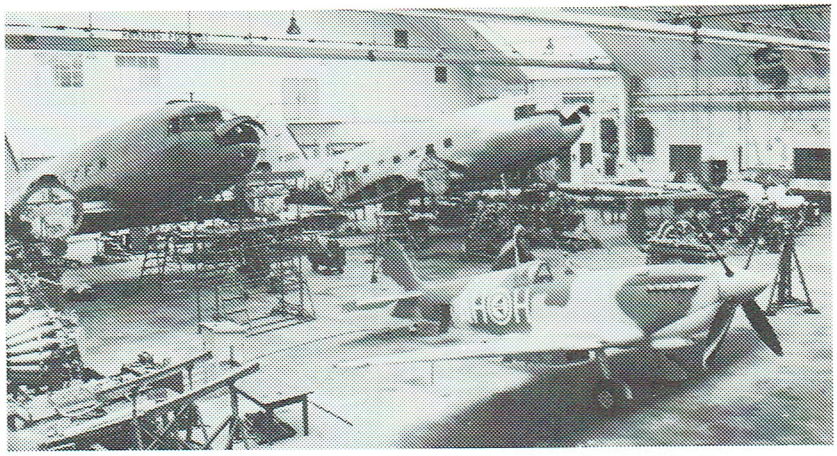


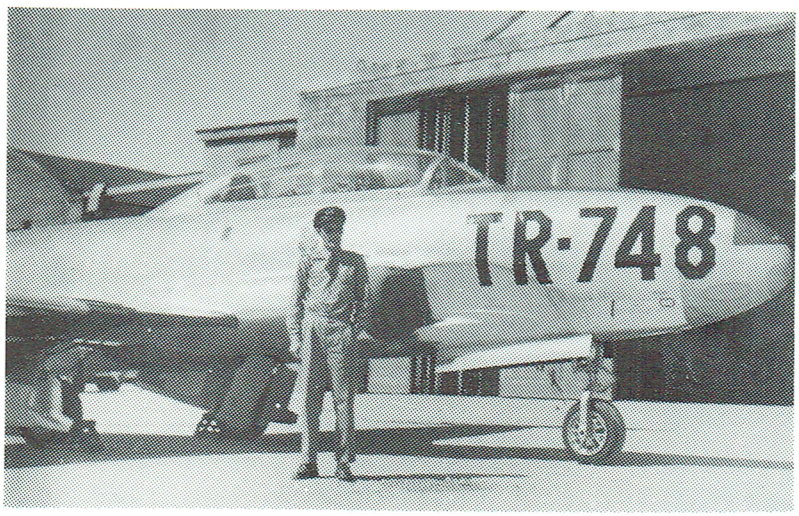
Personell fra Kjeller flyfabrikk ble sendt til England på kurs. Den 15. oktober 1949 landet et Vampire jagerfly på Kjeller, og overgangen til jetalderen var dermed et fakturm.



Det ble gjort forberedelser til overhaling av jetmotoren, og det ble nødvendig å bygge en ny prøvebukk. Bildet til venstre er tatt i 1952 og viser Goblin Mk.2 under klargjøring i motorprøvehuset.

I 1950 mottok Flyvåpnet de første flyene under den amerikanske våpenhjelpen. Det var 10 transportfly av typen Douglas C-47 Dakota. Noen av flyene kom rett fra luftbroen til Berlin og trengte en grundig overhaling. Vi ser en Spitfire i forgrunnen og en Vampire til høyre for de to dakotaene.

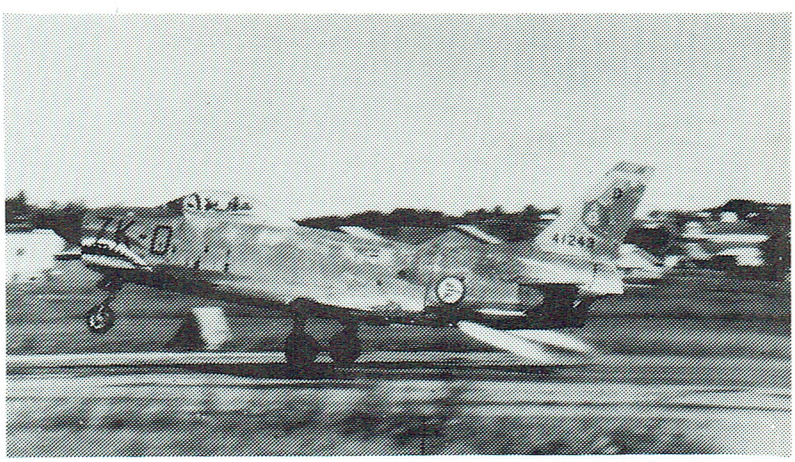


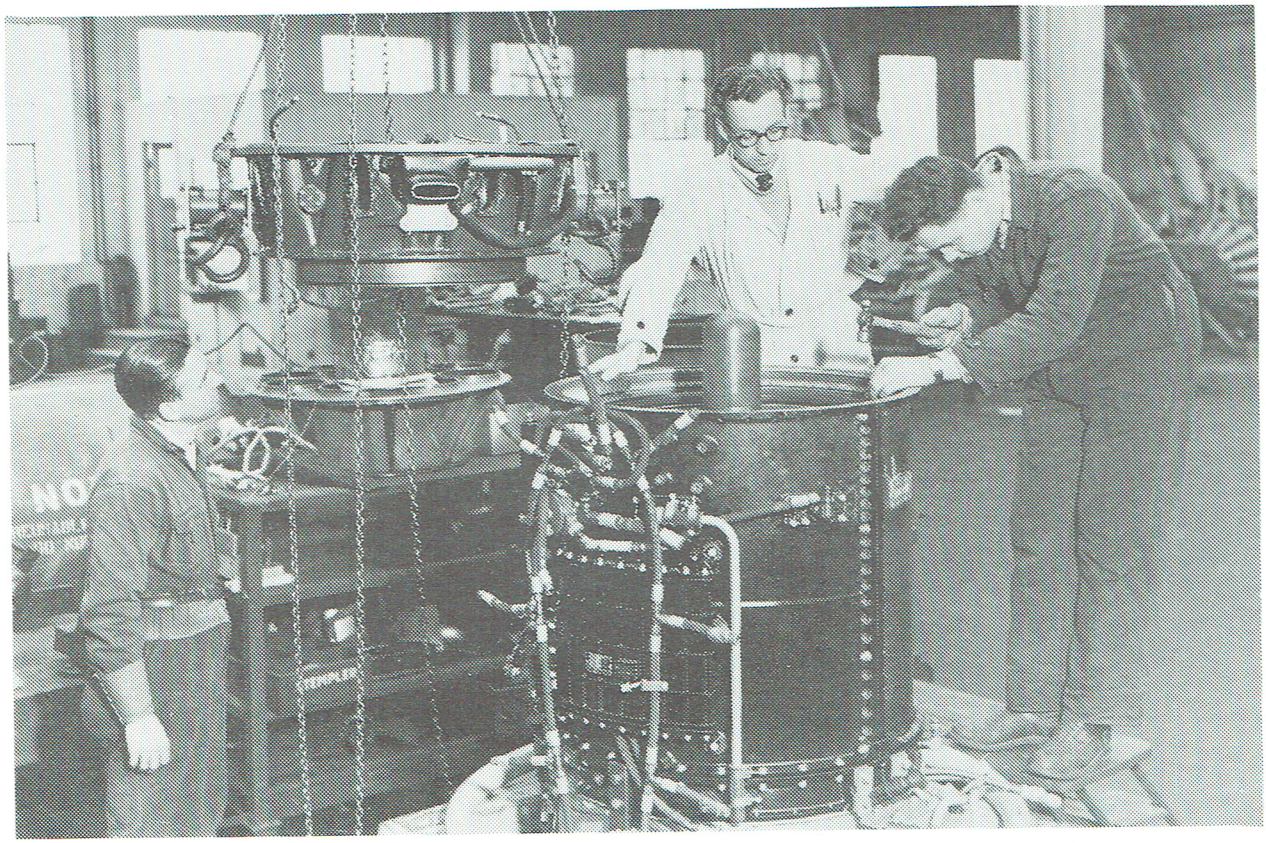


Den første Lockheed T-33 jettrener landet på Kjeller 6. juni 1952. Vi ser daværende testpilot, fenrik Ø. Brage-Andersen foran flyet.

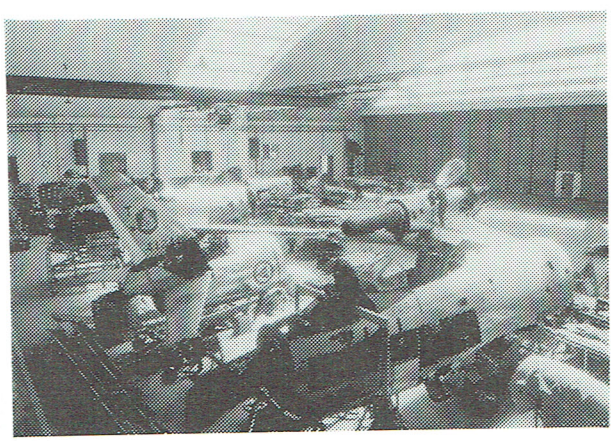
Det tok litt tid før de amerikanske jagerflyene som ble levert under den amerikanske våpenhjelpen kunne gå ned på Kjeller. Bildet til venstre er fra 1956 og viser en Republic F-84G Thunderjet. På grunn av den korte rullebanen var det nødvendig å benytte startraketter (JATO) for å komme i luften. Det ble også benyttet JATO som bremseraketter under landing.

Allværsjageren North American F-86K Sabre benyttet også startraketter for å komme i luften. Bildet er fra 1958.

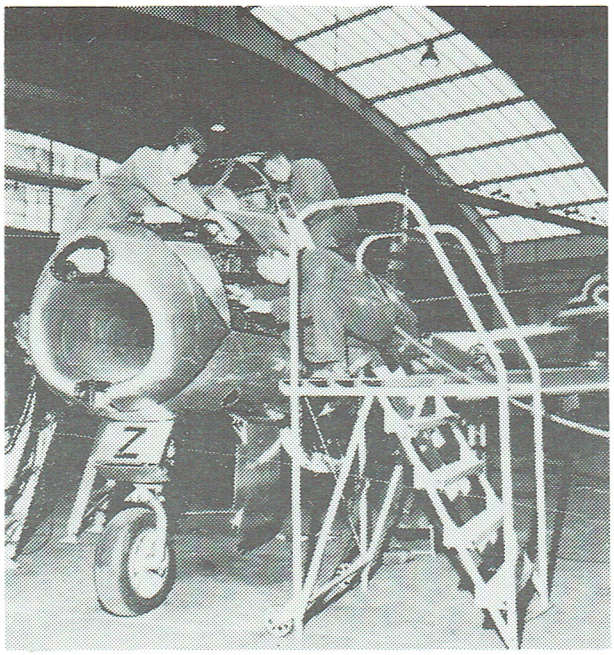




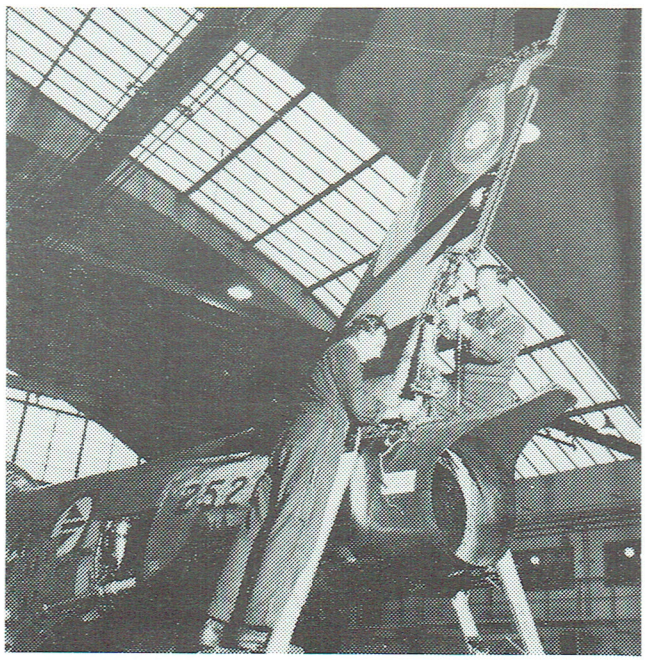
Etter innføringen av F-84G Thunderjet ble det i 1953 satt i gang overhaling av J35. Det var den første jetmotoren med aksialkompressor som kom til Kjeller for vedlikehold. I 1958 var verkstedene klar til å ta fatt på J47 som ble benyttet i F-86 Sabre. Bildet viser en J35 med en J33 for T-33 i bakgrunnen. Vi ser fra venstre Erling Evensen, Egil Berg og Roy Bakken.



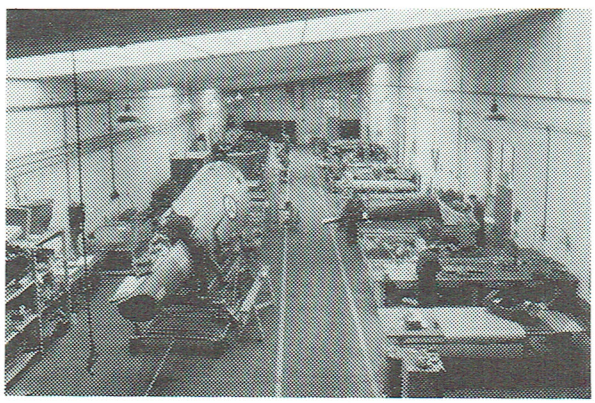
Vår første supersoniske jager, F-86K, kom til landet i 1955. Flyet var utstyrt med både etterbrenner og bremseskjerm, og det hadde derfor større muligheter enn F-84G til å benytte den korte rullebanen på Kjeller. Noen av flyene ble i begynnelsen tatt inn til Kjeller for større reparasjoner, men i 1957 opprettet verkstedene en egen underavdeling på Gardermoen (hangar B) for å ta seg av vedlikehold av F-86K. Avdelingen på Gardermoen måtte også i den første tiden - før rullebanen ble utvidet i 1958 - ta seg av klargjøringen av fly som skulle transporteres landeveien til Kjeller. Bildet ovenfor viser F-86K under reparasjon på Kjeller.



Jagerflyene North American F-86F Sabre begynte å komme til landet i 1957. Etter hvert som flyene ble modne for "fjerde linjes vedlikehold" (overhaling eller depot-vedlikehold) ble de i tur og orden tatt inn til verkstedene på Kjeller.

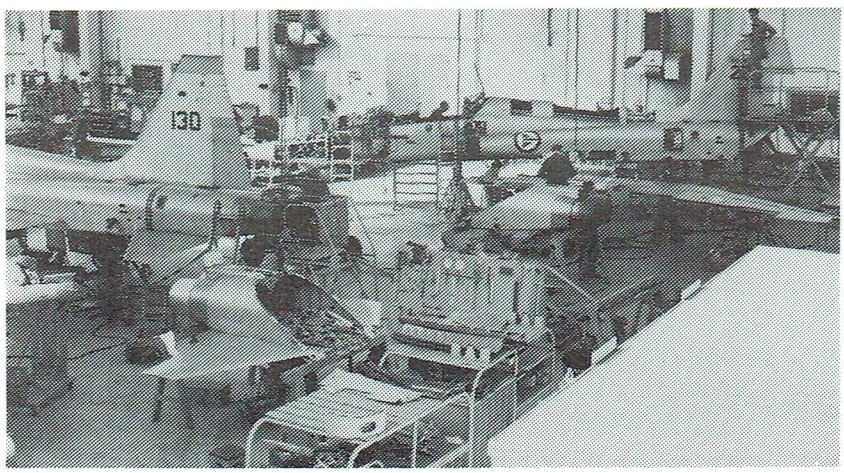


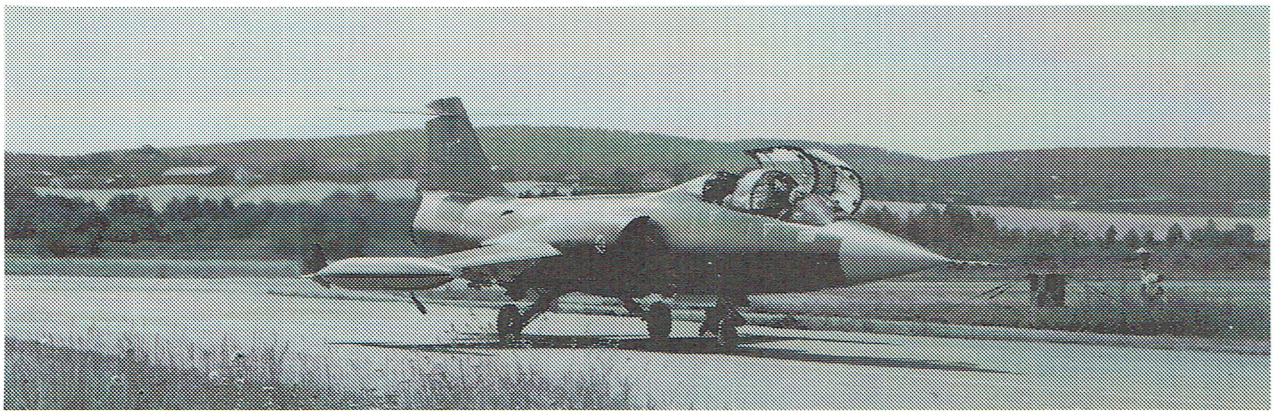
Bildene over og til høyre viser F-86F som gjennomgår IRAN (Inspection and Repair As Necessary).



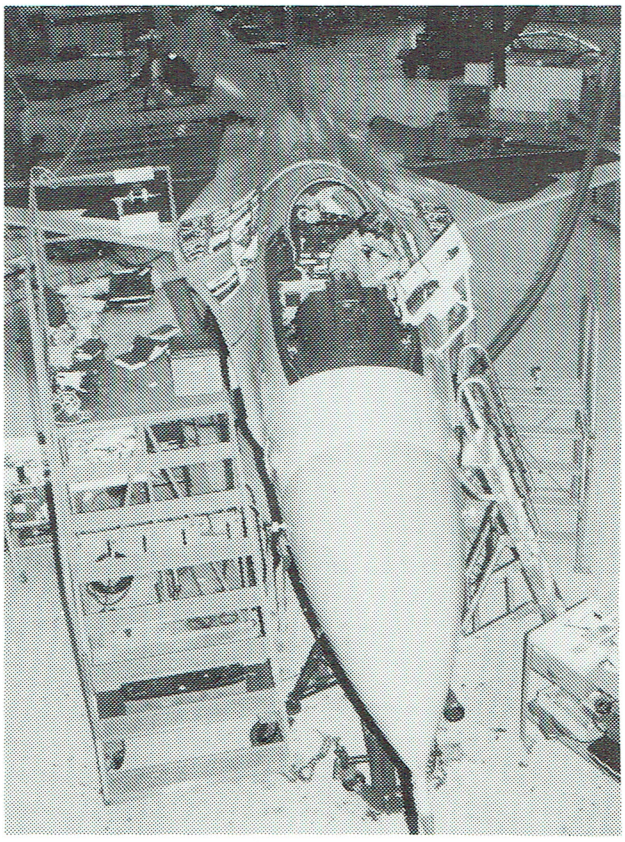
Bildet til venstre er fra 1958 og viser skrogseksjonen (aft section) av en F-86F som er inne på plate-verkstedet for strukturreparasjon.

Northrop F-5 Freedom Fighter ble en gjen-ganger fra slutten av sekstitallet, og den utgjorde hoved-tyngden av verksted-belastningen utover i syttiårene.





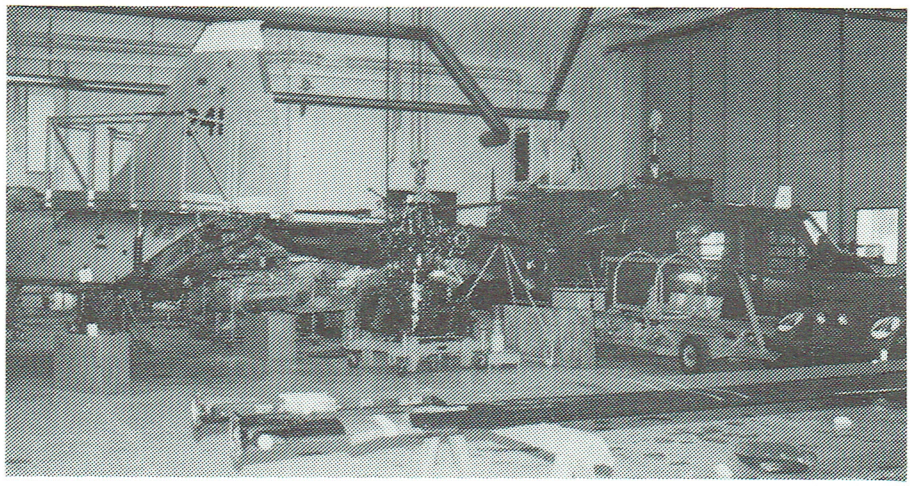
Lockheed/Canadair CF-104 Starfighter var en stadig gjest i årene 1976-1982. Her har den første toseteren landet. I tillegg til depotvedlikehold, ble det også utført periodiske ettersyn for å avlaste flystasjonene.

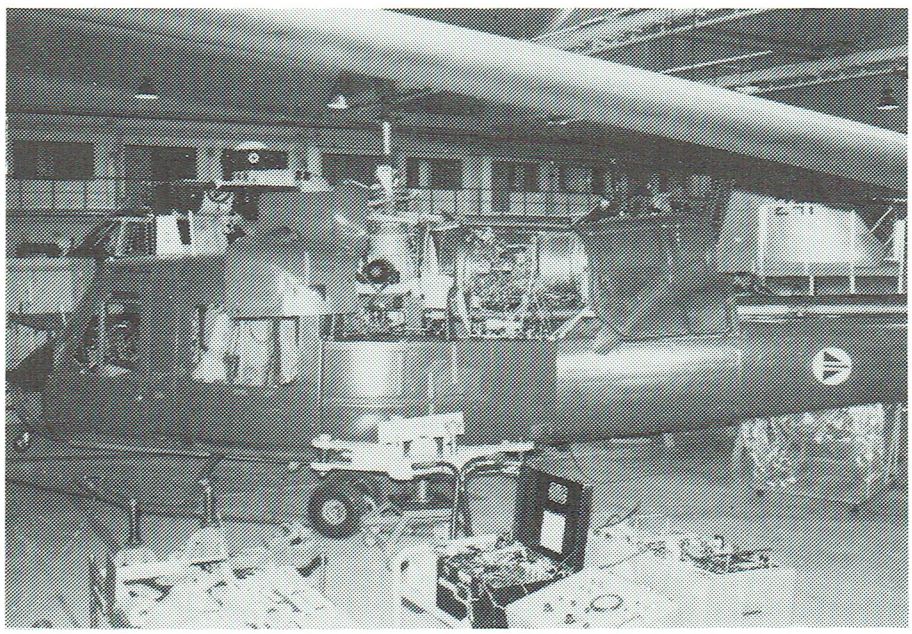


Den første General Dynamics F-16 Fighting Falcon kom til Kjeller i september 1981. Overgangen til F-16 representerte et stort sprang i teknologisk utvikling. Det ble nødvendig med større investeringer i bygninger og vedlikeholdsutstyr. Motorverkstedet måtte fornyes med spesialutstyr og verktøy for overhaling av alle moduler i F100 motoren.

Det ble satset betydelige beløp i programmerbart måleutstyr for å høyne måleoperasjoner både kvalitativt og kvantitivt. Det ble også satset på nye prosesser for restaurering av deler til motoren, ved maskinering, metallsprøyting og varmebehandling. Det ble anskaffet avansert prøveutstyr for kontroll av komponenter i motorens brennstoffsystem. I samarbeid med det danske og hollandske flyvåpen er store investeringer innen vedlikehold av elektronikk-systemkomponenter for F-16 fordelt mellom landene. Norge gikk for anskaffelser av programmerbart testutstyr for moduler i radar-systemet. Til dette formål er anskaffet to automatiske test-stasjoner med diverse tilleggsutstyr. Den første stasjonen ble tatt i bruk våren 1982.

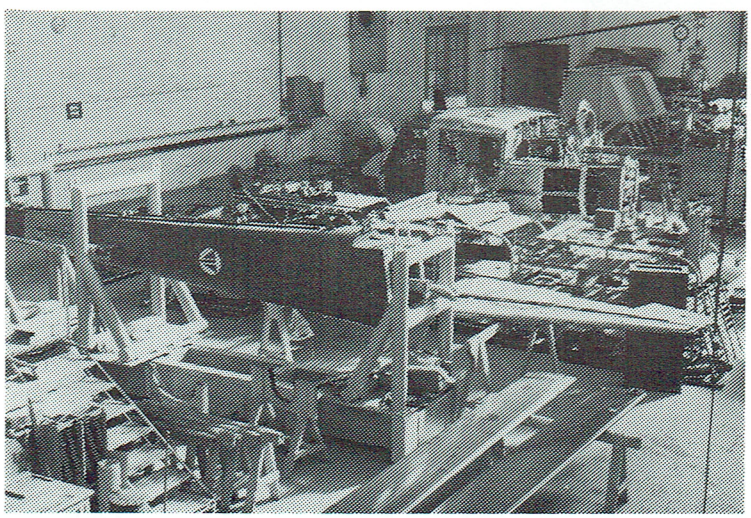
Helikoptervedlikehold





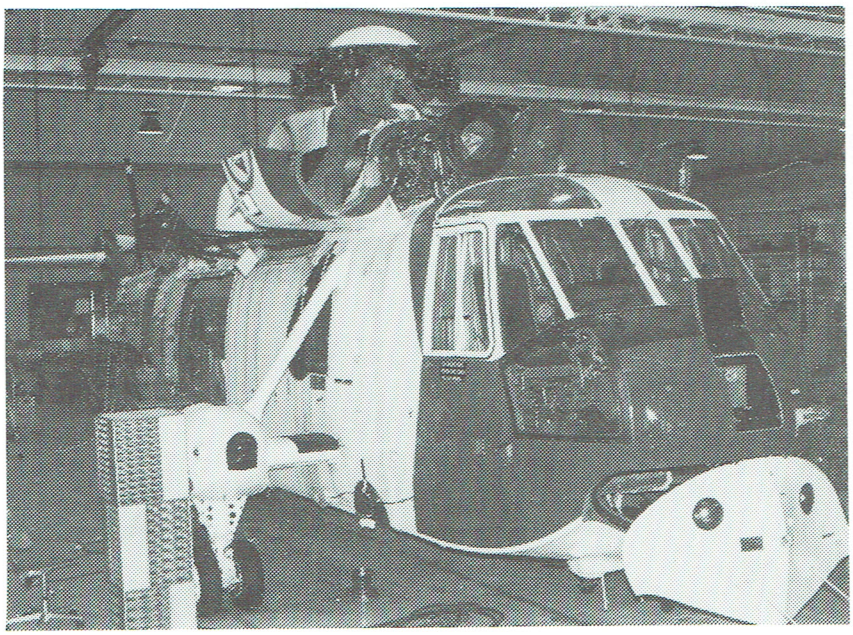
Arbeidsfordelingen mellom Kjeller og Horten tilsa av naturlige grunner at sjøfly og helikoptere skulle overhales ved Horten flyfabrikk. Da Horten Verft overtok flyfabrikken i 1965, ble helikoptervedlikeholdet overført til Kjeller.

Bell UH-1B Iroquois kom til Kjeller for depotvedlikehold for første gang i 1965, og selv om maskinen nå nærmer seg pensjonsalderen, er den fortsatt en stadig gjest ved verkstedseksjonen. Sammen med F-5 var den i en årrekke den største kunden ved verkstedene.



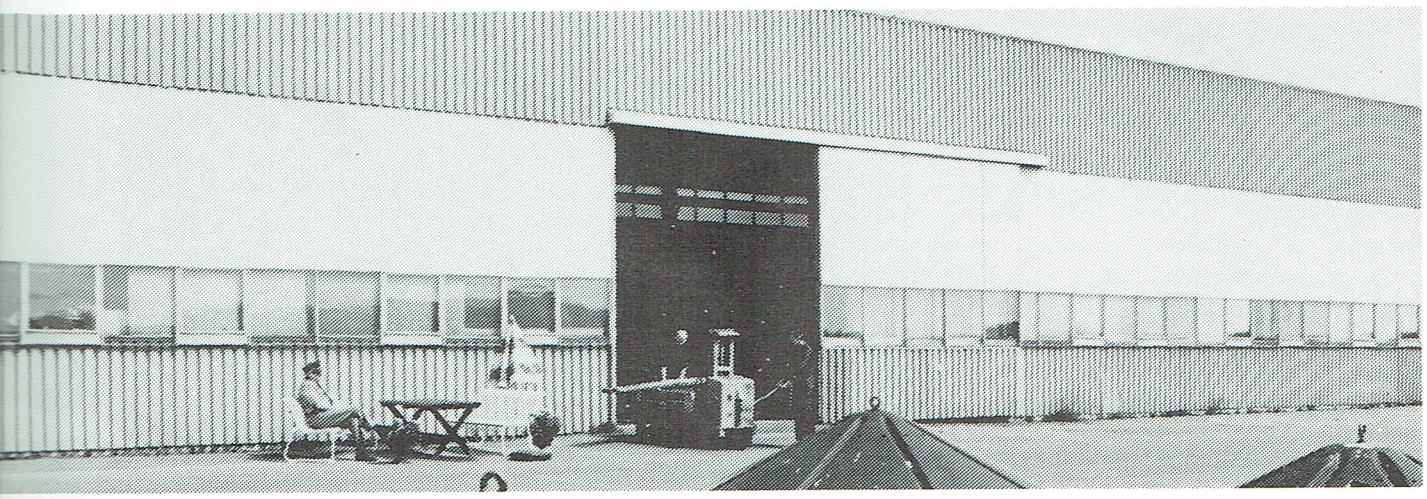
Bildet til høyre viser en haleseksjon for UH-1B som bygges opp i en jigg etter et havari.

Sjøredningshelikopteret Westland Sea King MK.43 kom til landet i slutten av 1972. Depotvedlikeholdet har etterhvert blitt overført til Kjeller. Det er spesielt utført omfattende strukturreparasjoner og modifikasjoner. Flyet har to gassturbiner av typen Rolls Royce Gnome, og disse blir også overhalt ved verkstedseksjonen.



Nike-teknisk avdeling

I begynnelsen av 60-årene fikk Luftforsvaret som et ledd i den amerikanske våpenhjelpen, fire batterier av luftvernsystemet Nike. Etter mønster fra US Army ble det behov for en egen vedlikeholdsenhet - en såkalt Direct Support Unit (DSU) - for å ta seg av reparasjoner og stasjonsvedlikehold av missilsystemet. Nike-teknisk avdeling (NTA) ble opprinnelig plassert i Skar i Maridalen, men ut fra plasshensyn ble det besluttet å bygge et nytt verksted på Kjeller. Vedlikeholdsavdelingen var på plass i nybygget fra 1. januar 1964, og i den første tiden var avdelingen organisasjonsmessig innpasset under Verksted- og lagergruppen. Plasseringen var imidlertid et stridstema, og etter to år ble NTA tilbakeført og underlagt Nikebataljonen som har tilhold på Luftforsvarets stasjon Linderud. Avdelingen har beholdt sitt verksted og er fortsatt i virksomhet på Kjeller - tiltross for at det har vært utarbeidet planer om full nedleggelse av Nike-systemet. LFK har i alle årene hatt et godt og nært samarbeide med NTA.



Nike-teknisk avdeling 1987

LUFTFORSVARETS FORSYNINGSKOMMANDO

De gule vindballongene, en asfaltstripe i landskapet, kan hende lander et fly, sjelden to om dagen. Mer er det ikke som røper Kjeller, landets eldste militære flyplass. Den tilsynelatende mangel på aktivitet er på ingen måte tegn på alderdomssvakheter. Her holder Luftforsvarets forsyningskommando til, og uten forsyningskommandoen ville Luftforsvaret være - ja, bare luft. Den leder, koordinerer og fører kontroll med den tekniske tjenesten i Luftforsvaret, anskaffer reservedeler og verktøy, detaljplanlegger nyanskaffelser og utfører kompliserte og omfattende vedlikeholds-arbeider på det utall av tekniske innretninger som etterhvert er tatt i bruk".
Det er Mannskapsavisa som i 1965 gir denne dekkende beskrivelsen av Luftforsvarets forsyningskommando.

Kjeller slik det så ut i 1952 da forsyningskommandoen var i sin spede begynnelse.

Det var etter råd og mønster fra det amerikanske flyvåpnet at det i 1952 ble besluttet å opprette en depotvedlikeholdsorganisasjon (Depot Maintenance Organization) på Kjeller. I en kortere overgangsperiode ble benevnelsen Kjeller Depot benyttet, men fra 1. oktober 1952 er Flyvåpnets Materiellkommando (FMK) en realitet. Den organisasjonsmessige oppbygging ble delt på tre grupper - Vedlike-holdsgruppe, Forsyningsgruppe og Administrasjonsgruppe. Det ble lagt spesiell vekt på funksjonene produksjonskontroll og kvalitets-kontroll. Vedlikeholdsgruppen ble derfor organisert med fire likeverdige avdelinger; verksteder, produksjonskontroll, teknisk kontroll og teknisk avdeling. Med hensyn til den tekniske avdel-ingen, var det en forutsetning at denne først skulle opprettes når de øvrige avdelingene begynte å funksjonere tilfredsstillende. Når nødvendig kontorplass ble skaffet tilveie skulle så de tiltenkte funksjonene overføres fra Forsyningsstaben i Luftforsvarets over-kommando (LOK).

Opprettelsen av FMK hadde ikke blitt forelagt for Stortinget, og da dette ble gjort resulterte det i at navnet i 1953 ble endret til Flyvåpnets forsyningskommando (FMFK). Forsyningsgruppen gikk

samtidig over til å bli Materiellgruppen. Begrepet forsyningstjeneste omfattet alle funksjoner som må utføres for å skaffe det materielle grunnlag for å opprettholde kampevnen ved militære enheter. Uttrykket tilsvarer "logistics", som blant annet omfatter anskaffelse, produksjon, lagring, regnskapsføring, vedlikehold, transport og fordeling av alt slags materiell.

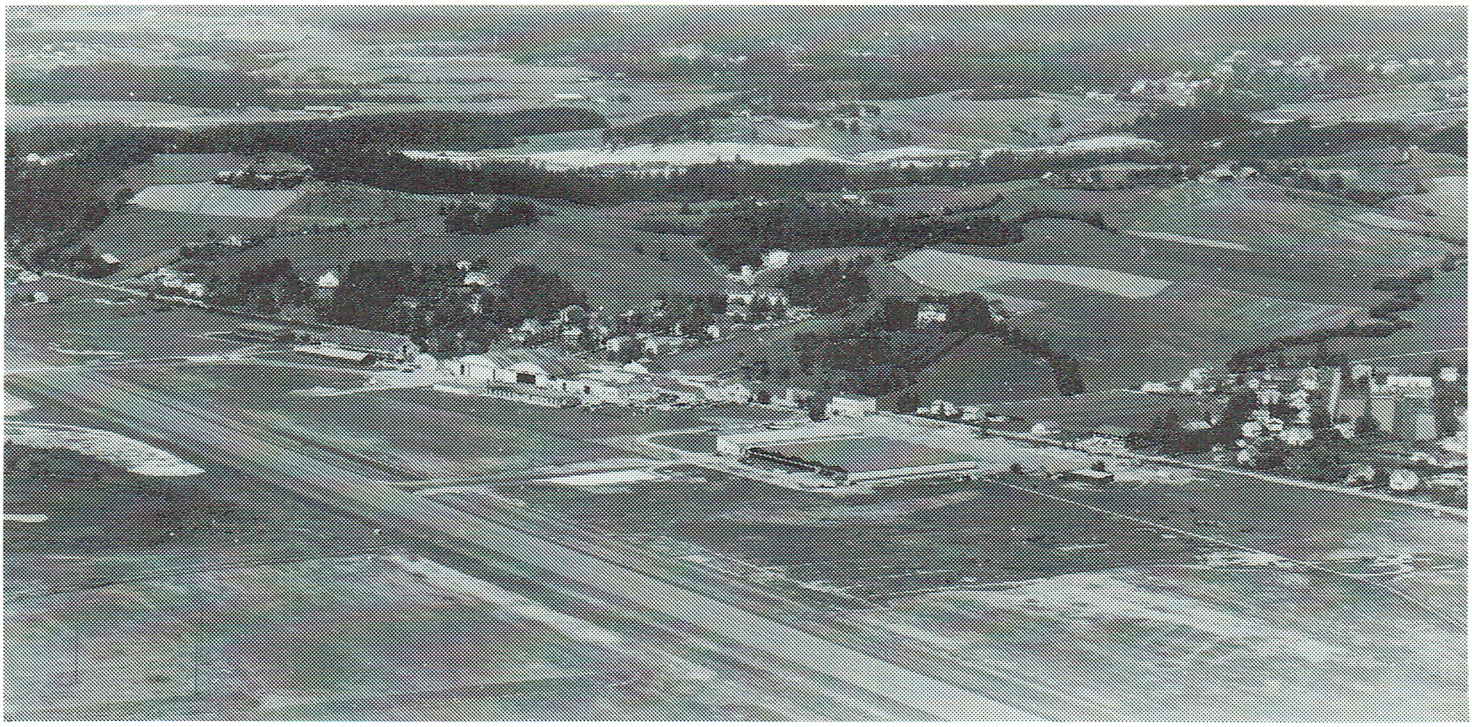
Opprettelsen av forsyningskommandoen innebar at Luftforsvarets tekniske etat (LTE) ble nedlagt.

Kjeller flyfabrikk sammen med Horten flyfabrikk og Hauerseter våpenverksted ble lagt inn under Vedlikeholdsgruppen. Begge flyfabrikkene opphørte som nullbedrifter, og det ble da slutt på ordningen med å føre kalkulasjonsbokholderi og å sende regning på alle utførte arbeidsoppdrag. Landelslager Østlandet (Kjeller lager), Gardermoen sambandslager og Hauerseter våpen- og ammunisjonslager ble samtidig lagt inn under Materiellgruppen.

Siamesiske flyoffiserer besøker Kjeller høsten 1956. Sjef FVFK, oberst K. Østby står midt på bildet, og nestkommanderende, oberst L. Feiring er nummer to fra venstre. Sjef Vedlikeholdsruppen, oberstløytnant W. Bulukin er nummer to fra høyre, og helt til høyre står major S. Hoff, sjef Teknisk avdeling.

Forsyningskommandoen førte lenge en usikker tilværelse. Her var trangt om kontorplass, en manglet lagerbygg, og selve flyplassen var for kort til at en kunne ta ned de nye jagerflyene som Flyvåpnet hadde mottatt fra den amerikanske våpenhjelpen. På grunn av den sterke motstanden mot å forlenge rullebanen, ble det vurdert å flytte forsyningskommandoen til en annen flystasjon, og steder som Flesland og Værnes var spesielt inne i bildet. I 1957 ble det endelig gitt grønt lys for å forlenge rullebanen frem til Storgaten, og det ble da besluttet at Kjeller skulle bygges ut for å ivareta den sentrale forvaltning av alt teknisk materiell i Flyvåpnet.

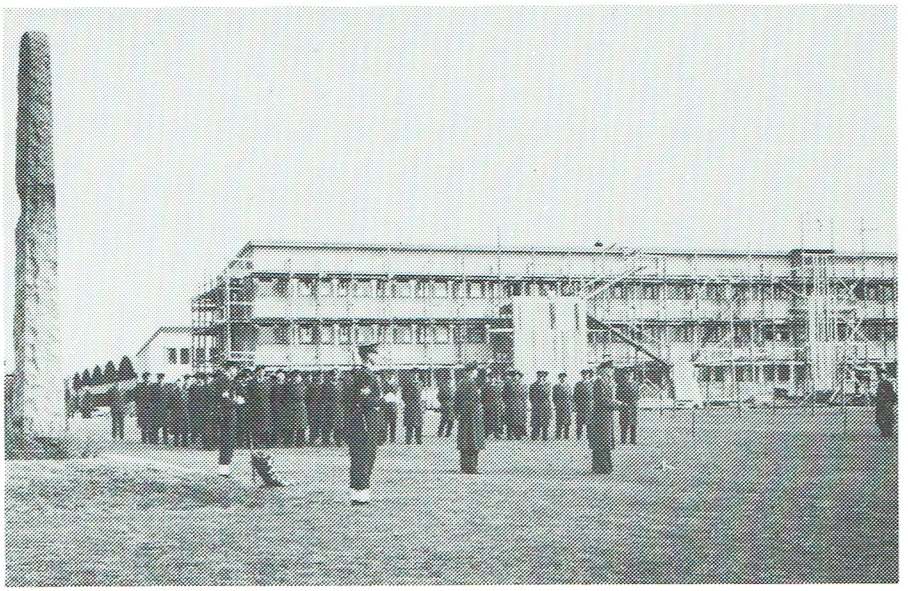
Første etappe i byggeplanen var forsterkning og forlengelse av rullebanen. Planen omfattet bygging av et større nybygg for kontorer og lager, men for verkstedenes vedkommende gjaldt det ominnreding av eksisterende lokaler. Behovet for utvidelse økte ytterligere da det i 1959 ble besluttet at Luftvernartilleriets tekniske avdeling skulle overføres til FVFK. Sammenslåingen av Luftvernartilleriet og Flyvåpnet resulterte i at forsvarsgrenen igjen endret navn, og FVFK ble samtidig omdøpt til LFK - Luftforsvarets forsyningskommando.



Luftforsvarets forsyningskommando sett fra luften etter at den nye lagerbygningen med kontorfløy var ferdig i 1963. Nybygget i forgrunnen dekker en stor del av den opprinnelige Kjeller flyveplass.

Effektivisering av tjenesten har vært et hovedmål helt fra forsyningskommandoen ble etablert. I den første tiden konsentrerte en seg om å få rasjonelle arbeidsrutiner, men etter hvert ble en oppmerksom på behovet for justering av organisasjonen. Det ble nødvendig å skille ut de ledd som i det alt vesentlige var opptatt med utøvelse av fag- og forvaltningsmyndighet. Forsvarsdepartementet gikk i 1962 inn for at det straks skulle foretas en effektivisering av forsyningstjenesten innen Luftforsvaret. Dette skulle skje ved å tilføre forsyningskommandoen øket myndighet, ansvar og arbeidsområde med sikte på å gjøre LFK til den øverste fag- og forvaltningsmyndighet under sjefen for Luftforsvaret. Dette innebar også at ansvaret for den faglige inspeksjon av den tekniske vedlikeholds- og forsyningstjenesten som hadde vært tillagt Generalinspektøren for Lufttjenesten, skulle overføres til forsyningskommandoen. Det ble derfor opprettet en egen Inspeksjonsgruppe ved LFK for å ivareta den faglige inspeksjonen av Luftforsvarets stasjoner.

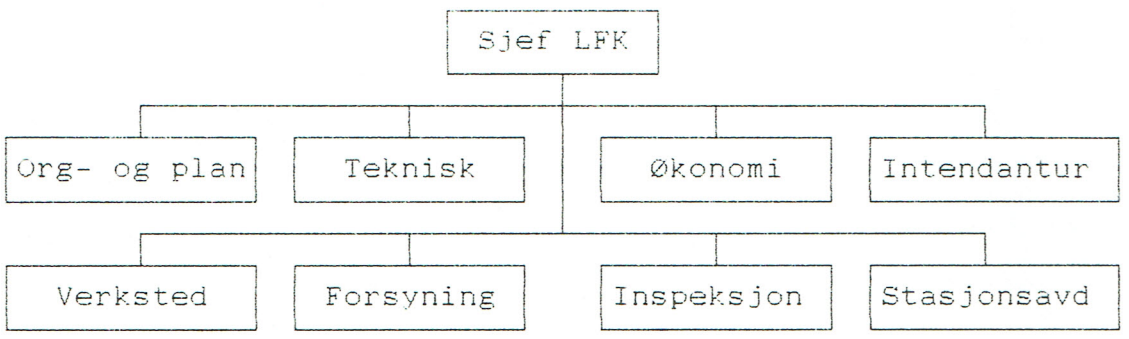
Organisasjonsendringen førte også til at verksted- og lagertjenesten ble skilt ut som en egen gruppe. Den faglige og forvaltningsmessige styring ble lagt inn under Forsyningsgruppen. Samtidig ble gruppesjefstillingene hevet til oberstnivå, og stillingen som sjef LFK ble generalmajor.



Oppstilling 9. april 1965 i anledning 25 årsdagen for overfallet på Norge. Generalmajor Johan Koren Christie holder tale. Vi kan se at minnestøtten er merket av bombeangrepet i 1940. I bakgrunnen nåværende "sjefsbygg" som da var under oppførelse.

Den organisasjonsmessige oppbygging av forsyningskommandoen var i stor grad utformet utfra forutsetningene som forelå under våpenhjelpperioden. Det bør være kjent at vi fikk så godt som alle flyene helt gratis fra USA, og vi fikk også nødvendig bakkeutstyr, testutstyr samt en god del faste sambands- og navigasjonsstasjoner. Hjelpeprogrammet omfattet også verktøy, reservedeler, modifikasjonssett og et allsidig utvalg av håndbøker og nødvendige publikasjoner. Avviklingen av den amerikanske våpenhjelpen utover 60-årene medførte at LFK måtte engasjere seg i sterkere grad i arbeidet med materiellanskaffelser. Men det førte også til at LFK fikk et større ansvar for å utarbeide egne vedlikeholdsforskrifter, tekniske ordrer og bestemmelser for forsyningstjenesten.

Dette resulterte i at det i 1971 ble opprettet tre nye seksjoner ved LFK. Benevnelsen "gruppe" ble erstattet av "seksjon" for at en skulle være på linje med terminologien ved forsyningskommandoene til Hæren og Sjøforsvaret.

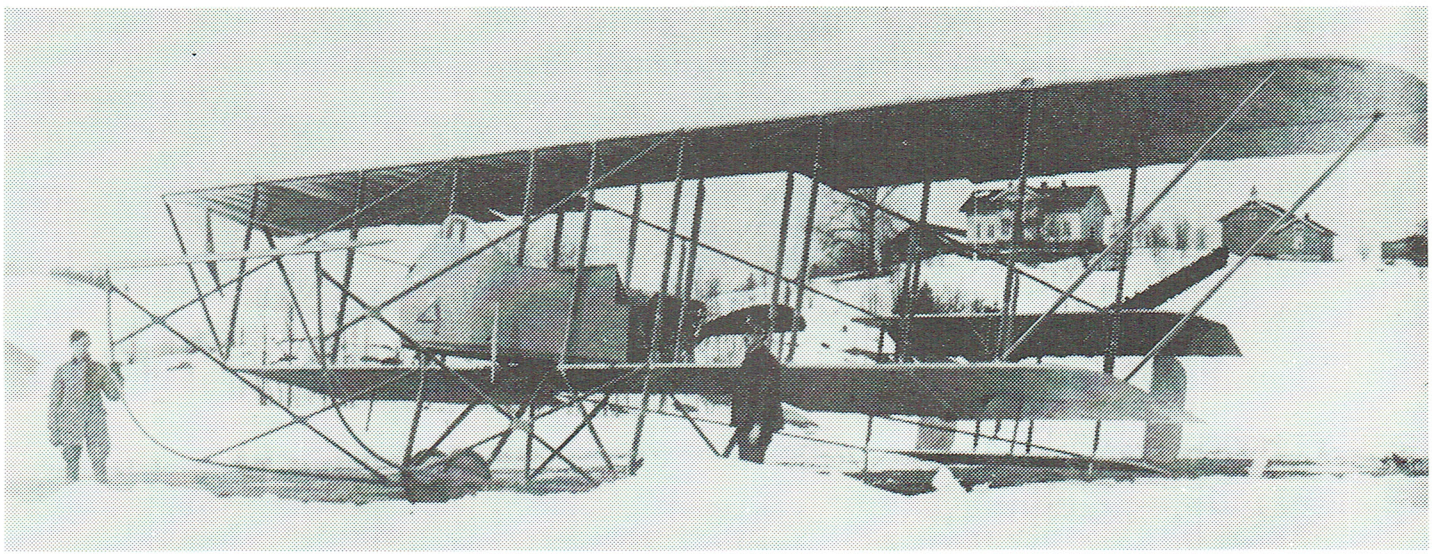


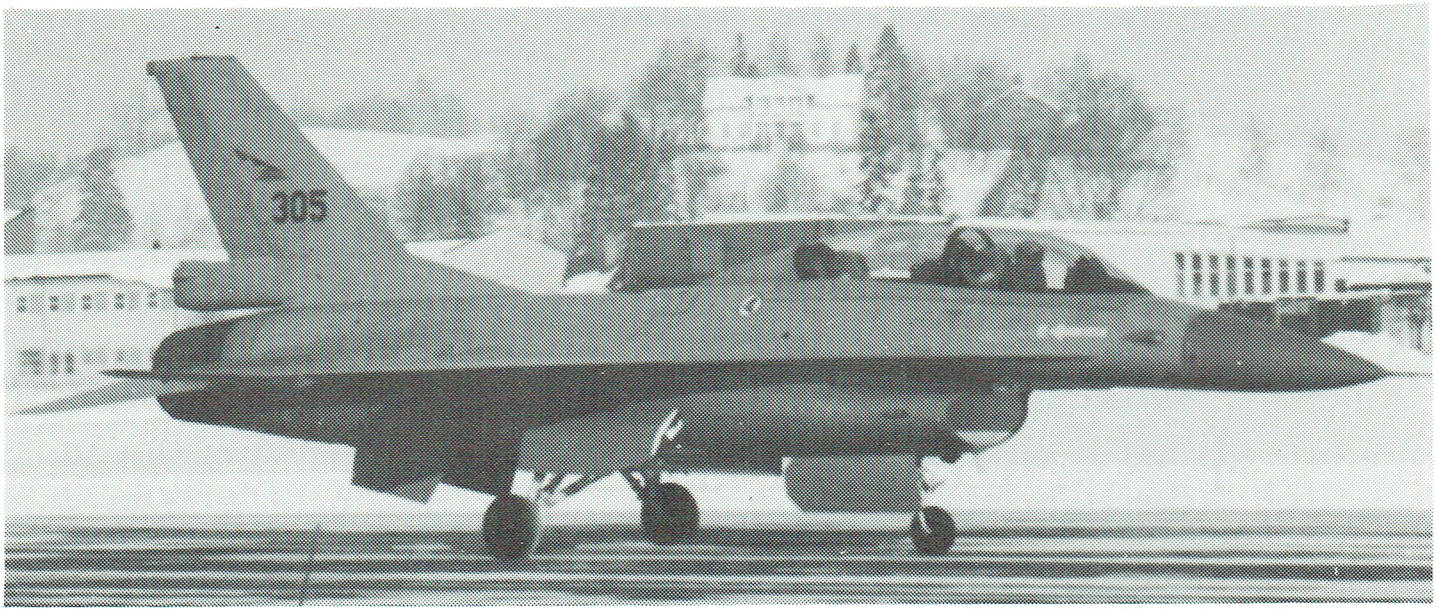
LFKs organisasjon fra 1971

Den nye Organisasjon- og planseksjonen skulle være et overordnet organ for planlegging og koordinering av forsyningskommandoens samlede virksomhet. Seksjonen skulle også ta seg av elektronisk databehandling innen materiell- og vedlikeholdstjenesten. Teknisk

seksjon ble etablert ved at teknisk og elektronisk avdeling ble skilt ut fra Forsyningsgruppen. Seksjonen ble tilført nødvendig ingeniørkapasitet for å kunne ivareta forsyningskommandoens funksjoner som teknisk fagmyndighet. Intendanturseksjonen ble opprettet ved at intendanturtjenesten som tidligere hørte inn under Luftforsvarets stab, ble underlagt LFK. Selve overflyttingen til Kjeller fant sted i 1972. Etableringen av Økonomiseksjonen kom til å trekke ut, idet denne seksjonen først ble utskilt fra Stasjonsavdelingen (den tidligere Administrasjonsgruppen) i 1973.

Kommandomessig hadde sjefen for Luftforsvarets forsyningskommando hittil vært underlagt sjefen for Luftforsvaret. Organisasjonsendringen i 1971 innebar at LFK ble direkte underlagt Forsvarsdepartementet. Ifølge sin instruks ved kongelig resolusjon av 15. januar 1971 skal imidlertid sjef LFK ta imot direktiver og prioriteter fra Forsvarets overkommando når det gjelder forsyningsmessig planlegging og støtte.





Kjeller 12. april 1915 (øverst) og 20. februar 1987 med det faste landemerket Kjeller gård i bakgrunnen. De to flytypene, FF 1 "Longhorn" og F-16B, representerer 70 års utvikling innen militærflygingen i Norge.

Nestkommanderende og gruppe-/seksjonsjefer ved FVFK/LFK

Nestkommanderende:

Oberst	Leif	Feiring	1954 - 1961
Oberst	Kristen A.	Kristensen	1961 - 1964

Organisasjon- og planseksjon/Organisasjon- og stabseksjon:

Oberst I	Arne G.	Heisholt	1971 - 1977
Oberst I	Arne-Kjell	Sejnæs	1977 - 1982
Oberst I	Helge O.	Jacobsen	1982 - 1984
Oberst I	Per E.	Klemp	1984 - 1985
Oberst I	Birger M.	Padøy	1985 -

Vedlikeholdsgruppe/Verksted- og lagergruppe/Verkstedseksjon:

Oberstløytnant	Wsewolod W.	Bulukin	1953 - 1957
Oberstløytnant	Svein	Heglund	1957 - 1963
Oberst	Arne G.	Heisholt	1963 - 1965
Oberst	Paul	Kjølseth	1965 - 1979
Sjefingeniør	Anders	Lunde	1979 -

Materiellgruppe/Forsyningsgruppe/Forsyningsseksjon:

Oberstløytnant	Jørgen R.	Smith	1953 - 1958
Oberstløytnant	Arne G.	Heisholt	1958 - 1961
Oberstløytnant	Jon O.	Roe	1961 - 1963
Oberst	Svein	Heglund	1963 - 1965
Oberst	Arne G.	Heisholt	1965 - 1971
Oberst	Rolf A.	Frisch	1971 - 1979
Oberst II	Helge O.	Jacobsen	1979 - 1982
Oberst II	Birger M.	Padøy	1982 - 1985
Oberst II	Ivar	Ladegård	1985 - 1987
Oberst II	Erik	Hernes	1987 -

Administrasjonsgruppe/Stasjonsavdeling:

Oberstløytnant	Per	Schiøtz	1953 - 1959
Oberstløytnant	Eirik	Sandberg	1959 - 1982
Oberstløytnant	Annar K.	Ditlefsen	1982 -

Inspeksjonsgruppe/Inspeksjonseksjon:

Oberst	Paul	Kjølseth	1963 - 1965
Oberst	Svein	Hoff	1965 - 1976
Oberst II	Kjell T.	Høgberg	1976 - 1979
Oberst	Rolf A.	Frisch	1979 - 1981
Oberst II	Per E.	Klemp	1981 - 1984
Oberst II	Ivar	Ladegård	1984 - 1985
Oberst II	Kjell	Huslid	1986 -

Teknisk seksjon:

Oberst	Arnulf M.	Heien	1971 - 1981
Oberst II	Erik A.	Tangen	1981 - 1984
Oberst II	Kjell F.	Langeggen	1984 -

Intendanturseksjon:

Oberstløytnant	Ole	Dokke	1971 - 1972
Oberstløytnant	Sigurd	Opland	1972 - 1983
Oberstløytnant	Hallvard	Sollihøgda	1983 - 1987
Oberstløytnant	Olav	Bakken	1987 -

Økonomiseksjon:

Oberst	Arne-Kjell	Sejnæs	1973 - 1975
Oberst II	Ole	Dokke	1977 - 1983
Oberst II	Jan A.	Aasterud	1983 - 1985
Oberst II	Alf	Krokeide	1985 -

Ledende offiserer ved Kjeller flyplass

Teknisk avdeling/Hærens flyvemaskinfabrikk/Kjeller flyfabrikk:

Kaptein	Einar	Sem-Jacobsen	18 aug 13 - 31 jan 23
Kaptein	Trygve	Klingenberg	1 feb 23 - 31 okt 27
Kaptein	Thomas	Gulliksen	1 nov 27 - 28 feb 38
Kaptein	Erling	Eckhoff	1 mar 38 - 15 mai 43
Major	Thorleif	Slaatten	1 jun 45 - 29 sep 52

Flyveskolen/Flyvåpnets skoler:

Kaptein	Einar	Sem-Jacobsen	1 jul 14 - 30 jun 17
Premierløytnant	Thomas	Vetlesen	1 jul 17 - 31 okt 17
Premierløytnant	Arne	Tellefsen	1 nov 17 - 15 jul 24
Premierløytnant	Einar	Bøe	16 jul 24 - 5 feb 28
Kaptein	Kristian	Sundby	6 feb 28 - 30 jun 34
Kaptein	Leif	Feiring	1 jul 34 - 30 jun 39
Rittmester	Harald	Normann	1 jul 39 - apr 40

Taktisk avdeling/Sønnenfjeldske flyveavdeling/Flyvebataljonen:

Rittmester	Henrik	Thaulow	18 aug 13 - 21 mar 16
Premierløytnant	Henrik	Norby	21 mar 16 - 1 mar 17
Premierløytnant	Thomas	Vetlesen	1 nov 17 - 5 feb 28
Premierløytnant	Einar	Bøe	6 feb 28 - 31 des 29
Major	Henrik	Norby	1 jan 30 - apr 40

Flyvåpnets materiellkommando/Luftforsvarets forsyningskommando:

Oberst	Kristian	Østby	7 okt 52 - 31 des 62
Generalmajor	Johan Koren	Christie	1 jan 63 - 30 jul 74
Generalmajor	Svein	Heglund	1 aug 74 - 31 mai 82
Generalmajor	Arne-Kjell	Sejnæs	1 jun 82 - 30 nov 86
Generalmajor	Odd	Svang-Rasmussen	1 des 86 -

Kjeller flyplass - historiske begivenheter

Ma 9 sep 12 - *Thaulow og Sejersted finner Kjeller som høvelig flyplass*

Lø 14 sep 12 - *Farman aeroplanet "Njaal" kommer til Kjeller, pakket i kasser*

Lø 21 sep 12 - *Første flyavgang fra Kjeller*

To 22 mai 13 - *Første norskbygde fly på prøvetur*

To 11 jan 14 - *Roald Amundsen får norsk flysertifikat nummer 1*

On 1 jul 14 - *Hærens flyveskole opprettet*

Fr 30 apr 15 - *Statsrådvedtak om å oppføre en flyfabrikk på Kjeller*

Fr 18 aug 16 - *Hærens flyvemaskinfabrikk flytter til Kjeller fra Sagene*

Ti 1 mai 17 - Første dødsulykke - Arne Kølzow havarerer

Lø 31 mai 19 - Hangar og verksted brant ned

Ti 16 jun 25 - Bauta over omkomne flygere avduket

Ma 1 aug 27 - Navneendring til Kjeller flyfabrikk

On 1 jan 30 - Søndenfjeldske flyveavdeling utvides til Flyve-bataljonen

On 1 jun 38 - Lufthansa åpner flyruten Kjeller - London via kontinentet

Ti 9 apr 40 - Tysk luftangrep på Kjeller

On 10 apr 40 - Tyske tropper overtar Kjeller

To 18 nov 43 - Amerikansk dagangrep på Kjeller

Lø 29 apr 44 - Britisk nattangrep på Kjeller

On 9 mai 45 - Driftsingeniør Alf Hagen overtar Kjeller flyfabrikk fra okkupasjonsmakten

Ti 28 aug 45 - Luftforsvarets fagskoler - første skoleklasse igang

Fr 1 feb 46 - Fagskolene flytter til Lutvatn og Kjevik

Lø 19 okt 46 - Minneplate over fabrikkens falne avduket

Fr 12 sep 47 - Fotoavdelingen brant ned

Lø 15 okt 49 - Rullebanen åpnes med fast dekke

On 1 okt 52 - Flyvåpnets materiellkommando (FMK) opprettet

Lø 15 aug 53 - FMK endrer navn til Flyvåpnets forsyningskommando (FVFK)

Ma 1 jun 59 - Rullebanen forsterket og forlenget til 1600 meter

Fr 1 jan 60 - FVFK endrer navn til Luftforsvarets forsynings-kommando (LFK)

Fr 29 des 67 - Brann i verkstedenes kontorbygning - den opprinnelige flyvemaskinfabrikk

KILDER

Arkivmateriale:

Bundesarchiv/Militärarchiv, Freiburg
Forsvarets overkommando
Forsvarsmuseet
Luftforsvarets forsyningskommando
Norges hjemmefrontmuseum
Norsk Teknisk Museum
Public Record Office, London
Riksarkivet
Skedsmo bibliotek
Universitetsbiblioteket

Litteratur:

De fem første dagene - Harald Normann
Det norske luftvernartilleris historie - Øyvind Asbjørnsen
Contact - Oluf Reed Olsen
Flyveren - A-S Nordisk Luft-Kraft (1918)
Flyvningen - det moderne eventyr - Jon Tvedte
Forsvarets luftflaade 1912-1982 - Finn Lillevik
Fra Kontraskjæret til Tokio - Kåre Fasting
Fra Spitfire til F-16 - Luftforsvaret 40 år 1944-1984
Første fly over Nordssjøen - Tryggve Gran
Hærens og Marinens flyvåpen 1912-1945 - Fredrik Meyer
Krigen i Norge 1940 - Operasjonene gjennom Romerike m.m.
Lagspill i krig og fred - Håkon Kyllingmark
Lillestrøms historie - Harald Hals
Livet bakom skyene - Flyverminner - Ola O. Furuseth (1942)
Luftfartsbok - Den Nordiske Pool for Luftfartsforsikring (1922)
Mighty Eight War Diary - Roger A. Freeman
Mitt liv mellom himmel og jord - Tryggve Gran
Mot blå horisonter - Odd Arnesen (1942)
Norge i krig - Overfall - Ole Kristian Grimnes
Norge på frie vinger - Odd Arnesen (1945)
Norge under Haakon VII 1905-1952 - Odd Hølaas
Norsk fly-bok - Odd Arnesen (1938)
Ole Reistad - Skildret av venner (1959)
Ole Reistad "The Spirit of Little Norway" - Edvard Omholt-Jensen
På vingene over Norge - Torleif Lindtveit og Gunnar Thoresen
Skedsmo - Bygdens historie - Halvor Haavelmo (1929)
Skedsmo herred 1837-1937 - Halvor Haavelmo (1937)
Til veirs på norske vinger - Odd Arnesen og E. Sem-Jacobsen (1930)
The Liberators from Wendling - Robert E. Vickers Jr.
The Mighty Eight - A History of the 8th US Army Air Force
Tro det eller ei - Tancred Ibsen
The Luftwaffe War Diaries (Angriffshöhe 4000) - Cajus Bekker
Uheldig generalstab - Harald Normann
Våre flygere i kamp - Luftkrigen i Norge 1940 - Finn Arnesen

Aviser og tidsskrifter:

Aeroplanet
Aftenposten
Akershus
Akershus Socialdemokrat/Akershus Arbeiderblad
Mannskapsavisa
Morgenposten
Nationen
Nedre Romerike
Norsk Luftmilitært Tidsskrift
Tidens Tegn
Verdens Gang
Vi flyr

Følgende har gitt verdifulle opplysninger eller bilder:

Per Aronsen, Kjell Bratlie, Wsewolod Bulukin, Per Eng, Oddvar Formo, Alf Furu, Alfred Garnisch, Hans Gulbrandsen, Alf Hagen, Aase Hauge, Paul Kjølseth, Peder Kneppe, Ørnulf Kvaal, Asbjørn Larsen, Borger Larsen, Signe Leite, Gyro Monsen, Knut Mæsel, Jørgen Mørtvedt, Rigmor Norby, Henning Nordahl, Hans Omberg, Walter Rahm, Gunnar Reine, Knut Reine, Randi Ruud, Eirik Sandberg, Elina Scheie, Carl Sem-Jacobsen, Oddvar Simonsen, Jean Stordahl, Ingrid Syversen, Gunnar Tanderø, Odd Utsigt.

Institusjoner og foreninger som har bidratt med materiale:

Fet kommune, Teknisk etat
Luftfartsverket
Norges Lotteforbund
Norsk Flyhistorisk Forening
Skedsmo historielag
Skedsmo kommune, Teknisk etat

KJELLER FLYHISTORISKE FORENING

Luftforsvarets forsyning KFF-L0097
Kjeller flyplass 75 år - 1912-1987

LUFTFORSVARETS
FORSYNINGSKOMMANDO
VITEN VILJE VIRKE