

Flyvemaskinefabrikken på NORDEN

Der er bygget KZ-fly i hal S

Mand og mand imellem kaldes hal S for "Flyveren". Denne betegnelse henhører til et spændende kapitel i NORDENs brogede historiebog, nemlig til den tid før og under 2. verdenskrig da Kramme og Zeuthen fremstillede en del af deres berømte KZ-maskiner på NORDEN.

NORDEN-OBS har forsøgt at kaste lys over denne periode og har henvendt sig til de to pionerer inden for dansk flyindustri, direktør Viggo Kramme og civilingeniør Karl Gustav Zeuthen, med spørgsmålet:

- Hvorledes startede samarbejdet?

- Jo, fortæller ingeniør Zeuthen, Kramme og jeg mødtes i midten af 30'erne i den fælles interesse at konstruere et virkelig funktionsdygtigt fly. Kramme havde forinden i samarbejde med Berlingske Tiden- de fremstillet et meget lille fly efter franske tegninger. Det var "himmellusen", også kaldet "luftens motorcykel", men da der skete alvorlige ulykker med denne konstruktion i udlandet, brændte man den danske prototype.

- Man har indtryk af, at flyindustriens barndom var præget af

ingeniørmæssig entusiasme - og meget beskedne midler?

- Ja, det er rigtigt, bekræfter Kramme og Zeuthen enstemmigt. Det var lysten, der drev værket, da vi gik i gang med at bygge KZ-I - selvfølgelig betegnet efter begge vore navne.

Vi konstruerede den i nattetimerne og byggede den om aftenene og på søndage. Vi havde jo begge vore dagjob at passe samtidig.

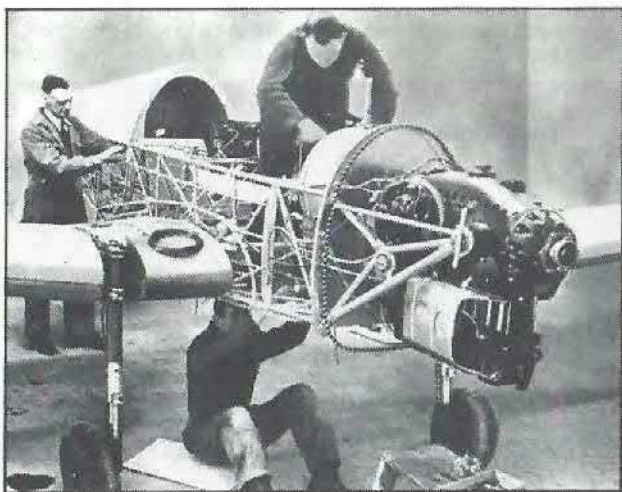
Ingeniør Gunnar Larsen fra F. L. Smidth var stærkt flyveinteresseret og også interesseret i vort tiltag. Han hjalp med anskaffelse af motoren -

det knob nemlig gevaldigt med penge. Da det viste sig, at flyet var perfekt, så afgav han ordre på en større 2-sædet udgave af maskinen.

Skandinavisk Aero Industri

I august 1937 dannedes så Skandinavisk Aero Industri, hvor Gunnar Larsen havde 50 % af aktierne, og vi havde hver 25 %.

Vi fik gang i produktionen i små lokaler i en hangar i Kastrup. Disse blev hurtigt for små, og der viste sig mulighed for, at firmaet kunne flytte til



Montering af KZ-II Sport

Aalborg og indrette en flyvemaskinefabrik i Cementfabrikken Nordens tidligere bødkeribygning, som var blevet ledig, da cementindustrien gik fra trætrønder til papirsække.

Indvielsen af fabrikken på NORDEN fandt sted i foråret 1939, og vi fik herved særdeles gode pladsforhold og gik i gang med en serieproduktion samtidig med, at der blev indledt en salgskampagne i udlandet. Der var demonstrationsflyvninger i adskillige lande, og overalt blev den danske sportsmaskine modtaget med stor begejstring.

Det var ikke helt problemfrit at fremstille fly på en råjernsfabrik; vi fik nemlig myremalmsstøv ind i flymotorerne under afprøvningerne.

Vi havde 18 fly færdige, da besættelsen kom. Dem konfiskerede tyskerne og lukkede vor virksomhed. Det var en alvorlig situation for os, at vi pludselig blev standset i vor nye foretagsomhed, så vi måtte se os om efter nye opgaver.

Sammen med FLS byggede vi så store vindmotorer, og vi gik også i gang med at skabe en elektrobil - det blev til KZ-eklektrovognen. Vi havde regnet med at udføre den til persontransport, men myndighederne stillede sig afvisende heroverfor, så der var kun mulighed for at udføre kon-

struktionen som en 3-hjulet varevogn med nyttelast 350 kg.

Ambulancefly

Men vi havde også andre ideer til udfyldning af de trænge år under krigen. Vi kastede os over filmsapparater. Der var derfor lukket for import, og vi havde gode ideer til forbedring af de hidtil kendte konstruktioner.

Men det var stadig drømmen om at bygge flyvemaskiner, der op tog os. Det var derfor meget glædeligt, at vi i 1943 fik en ordre fra Zonen på en 2-motoret ambulancemaskine. Zonen fik tilladelse til at indflyve maskinen på Kastrup lufthavn, hvis maskinen blev forsynet med røde kors. Og det blev til KZ-IV.

Der ligger et enormt tegne- og beregningsarbejde bag et nyt fly. Der skulle skyndsomt fremstilles 2.000 tegninger og 500 sider beregninger - alt skulle godkendes af Statens Luftfartstilsyn. Først derefter kunne maskinen tage sin endelige form i værkstedet. Der blev fremstillet 2 af disse maskiner på NORDEN.

Men krigen varede stadig ved, og vi måtte idelig finde på nye tiltag for at klare os, indtil vi kunne sælge vore fly på et frit marked.

Også skibsbygning

Dette førte så til op-



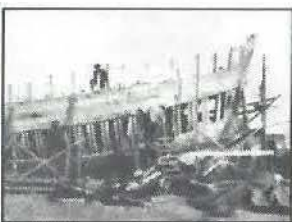
F.L.S.-aeromotor



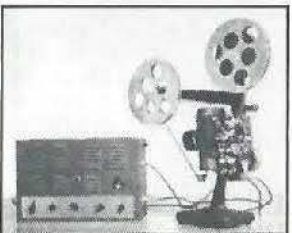
KZ-eklektrovogn



Ambulancefly - KZ IV



Sydhavns-Værftets bygge-nr. 1



KZ-projector

rettelsen af et mindre værft i Københavns Sydhavn - Sydhavns-Værftet. Her gik vi i gang med at bygge småskibe. Den danske småskibsflåde var allerede før krigen forældet og havde lidt store tab under krigsårene, så en genopbygning var meget tiltrængt. Dette fandt sted i 1944 og bevirkede, at vi for at samle vore aktiviteter på eet sted måtte flytte til København efter 5 spændende år i Aalborg.

Efter krigens ophør kunne FLS atter fungere i sine vante markeder inden for cementindustrien og trak sig derfor ud af samarbejdet, og det gav vort firma nogle yderligere vanskeligheder af økonomisk art.

Vi tog flyvemaskine-

fabrikationen op igen, men det lykkedes kun i begrænset omfang. Udviklingen gik mod metalfly, og der kunne vi ikke være med i den store internationale konkurrence.

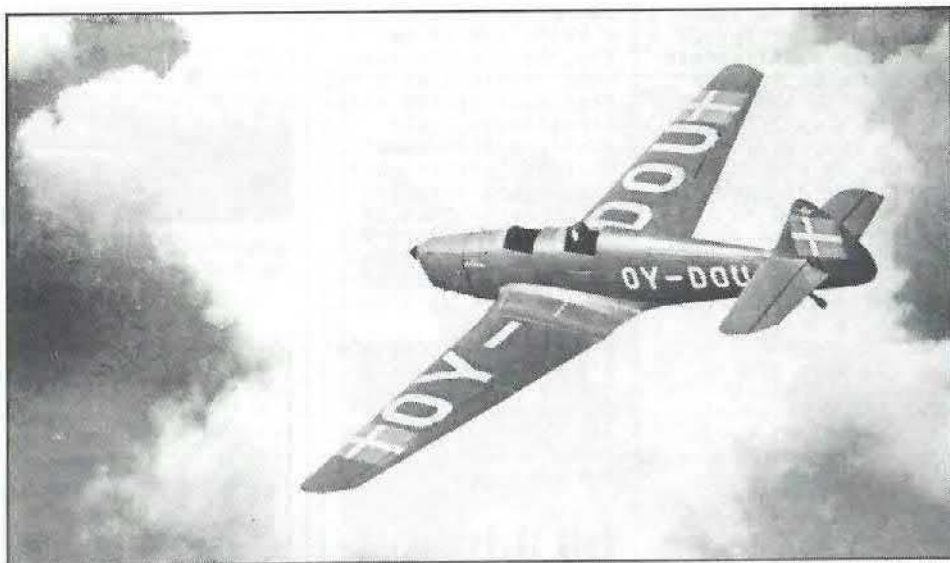
Det er ikke nok at have et godt produkt, for det var KZ-maskinerne. Det ses bl.a. af, at mange af dem er på vingerne den dag i dag efter mere end 30 år. Firmaet, der nu kaldte sig Kramme & Zeuthen, måtte atter se sig om efter nye produkter, og det blev en realisering af barndommens drøm Meccano - i stor målestok. Vi slog os nemlig på fremstilling af stålreoler i samlesæt, og det er hvad virksomheden beskæftiger sig med i dag.

Men - slutter de to

millioner deres beretning - det blev alligevel til 238 fly, 26 vindmotorer og 135 KZ-elektrovogne.

Historien om Kramme og Zeuthens meriter på NORDEN blev samtidig en beretning om et initiativrigt dansk firma, der overlevede ved stadig at kunne tilpasse sig tidernes barske krav.

Vi kan ikke i dag konstatere, om samkørslen med Skandinavisk Aero Industri har haft nogen betydning for NORDEN, men de 2 virksomheder har hver for sig haft meget identiske livsforløb, både hvad ydre vanskeligheder og nødvendigheden af fleksibilitet i produktionen angår - så i den henseende har der måske alligevel fundet en gensidig påvirkning sted.



KZ-II Sport - har været bygget på NORDEN