

En flygresa London-Malmö

Återutgivning av text från 1926

En publikation från
e-boksbiblioteket.se

En flygresa
från London mot Malmö år 1926.
Återutgivning av reseskildring

av Arnold Bratt

Redaktör Mikael Jägerbrand

ISBN 978-91-7757-593-1

Copyright © 2020 Mikael Jägerbrand / Virvelvind Förlag, Lysekil.

Den här e-boken ges ut av E-boksbiblioteket Förlag (imprint)

Mer info: www.e-boksbiblioteket.se

Förord

I dag kan du flyga nästan vart som helst i Europa på några timmar. I den här e-boken får du en spännande skildring av hur svårt, krångligt och farligt flygandet var för mindre än 100 år sedan – år 1926.

Du får läsa om en flygresa från London till Malmö som krävde flera mellanlandningar och byte av flygplan.

Resenärerna får också uppleva en dramatisk nödlandning på en åker mitt ute på landsbygden.

Den här texten publicerades ursprungligen i april år 1926 i tidningen "Vy och revy Göteborgs morgonposts veckobilaga" med rubriken "I flygmaskin från London mot Malmö".

Författare till texten är Arnold Bratt (1888–1930).

Eftersom den här texten skrevs i början av 1900-talet så innehåller den mått, ord och personer som inte är så bekanta i dag. Därför har vi kompletterat originaltexten med en kortfattad ordlista.

I den här e-boken publicerar vi originalets text ordagrant och helt utan ändringar, alla namn, uttryck och till och med felstavningar har behållits.

En flygresa London–Malmö år 1926

Den här texten publicerades ursprungligen i april år 1926 i tidningen "Vy och revy Göteborgs morgonposts veckobilaga" med rubriken "I flygmaskin från London mot Malmö". Författare till texten är Arnold Bratt (1888–1930).

Från premiärerna på de västeuropeiska flyglinjerna. Små uppiggande äventyr och förseningar. Passagerarna till Malmö få ta tåg i Hamburg. Resebrev från konsul Arnold Bratt.

Upp tidigt på morgonen, packa och i väg. Det är ganska lugnt, och flygvädet, sägs skola bli det bästa. Kl. 7 går bussen och omkring en halvtimmes åktur genom sovande Londongator för oss till Croydon, där diverse formaliteter undanstökas. Både man själv och ens bagage vägas så noggrant, som skulle man starta i en slätlöpning. Oaktat man endast har det nödvändigaste med, blir det övervikt (på bagaget förstås). Det är den första flygdagen för året på linjen London—Malmö, och med en viss spänning motser man färden.

Vi äro sex personer, en engelsman, två kontinentalare, en kanadensare med intressanta drag av Lars Hansontyp, troligen skådespelare eller kanske en av världens filmhjältar, och så två göteborgare. Det är som en uteslutande manlig klubb, kvinnan lyser med sin höga frånvaro.

Mäktig och imponerande står flygmaskinen på fältet, det är ett av Imperial Airways stora biplan. Sedan den gjort en lov på marken för att få fri startplats, bär det upp genom luften, bort över haven. Allt högre och högre sträcka vi, och nog vet man, att det går rasande fort, men man har ingen känsla av den höga farten. Höjden är 1,- å 2,000 fot och genomsnittshastigheten 80 mil i timmen, engelska naturligtvis, men i alla fall.

Det är alldeles klart i de lägre rymderna, men solen skiner genom det lätta morgondiset med detta diffusa guld- och silverskimrande sken, som man endast ser i England men känner så väl igen från Turners och andra stora mästares tavlor. Leende ligger landskapet under oss som ett enda stort lapptäcke. Häckar, murar och vägar äro de våder, vid vilka stycken sytts samman. Ankdammar och småsjöar göra större eller mindre hål i täcket, och en och annan bäck utgör en ränning, glittrande som ett band av ädel metall.

Vi gå mot solen, och det är, som skulle vi flyga rakt in i den. Vår stolta örn har starka vingar, och snart äro vi ovan molnen. Först lätta, vita moln, som endast bilda en tunn slöja över landskapet och ibland öppna sin ridå, så att vänliga gårdar, tätbebyggda samhällen, skogsdungar, höstackar och boskaphjordar åter komma till synes. Högre upp bliva molnen tätare och gå mera i grått. Motorernas monotona brusande är ingen Wagnermusik, flygplanet är ingen forntida stridsingst, men likväl får färden ett tycke av spökritten i Valkyrian. Snart

skymmes landskapet alldeles, molnens gråvita vårsnötäcke sveper helt in det, men över oss se vid himlens oändliga klara blå.

Är det förarens skicklighet, eller är det en tillfällighet; vi synas aldrig gå genom molnen själva, antingen över eller under. Han verkar vederhäftig, denne vane engelske stridsflygare, lugn, trygg och säker. Han måste även ha blick för människor, ty han gjorde en särskild undersökning av den passagerare, som sedan ej skulle må riktigt väl av flygningen.

Snart sänker maskinen åter och vi sikta land. Vi passera just Folkestone, vars färjor och visitationshus skvallra om, att det är en av de stora stråkvägarnas landningsplatser. Thalatta, Thalatta, framför oss ligger havet det vida.

Inte förstår jag, varför vi gå så lågt, ty maskinens rörelser bli betydligt livligare i luftgroparna därnere, och det känns som att åka Fordson över en plöjd åker. Högre upp hade det gått så jämnt, som på en asfalterad chaussée.

Vi följa engelska kusten ett slag, sedan bär det över Kanalen, och vi äro åter på ett högre plan. Det känns, som om vinden här vore kyligare, temperaturen sjunker. Snart äro vi i höjd med Calais och se de franska kalkstensklipporna avteckna sig i fjärran.

Så följa vi åter kusten över Gravelines, Dunkerque, Ostende och Blankenberge. Ändlösa sanddyner kanta kusten, sköljda av ett evigt brusande hav. Inåt land skymta vi belgiska städer och industrisamhällen, och slutligen se vi på avstånd tornen och tinnarna i Brügge, staden som bevarat sin prägel av medeltid och fridsamhet trots världskrig och industrijakt. Utmed kusten slingrar sig Chemin du Roi, där man en gång åkt bil med nästan samma hastighet som nu. Men det är det kanske bästa att tala tyst om.

Efter en stund nå vi Zeebrügge. För den som på Wembley sett en väl dramatiserad miniatyr av den engelska flottans raid, med anlopp, krevader och fartygsänkningar, hos vilka allt är naturligt utom storleken, är det intressant att i fågelperspektiv återse krigsskådeplatsen i kroppsstorlek.

Sju blå armar skjuta fram mellan gröna öar och förkunna, att Schelden, Muas och Rhens väldiga vattensystem bildat ett gemensamt systembolag i form av ett imponerande delta. Landet blir om möjligt än flackare, vi äro i Holland, världens trädgård. Växthus i tusental glänsa i solskenet som ett oändligt stort fönster, och tulpanbäddarna skimra i alla regnbågens färger. Sickna lökar, de vackraste i världen. Vi lämna kusten och över deras huvuden styra vi rakt mot vår första etapp.

Just som vi skola landa vid Amsterdam, kommer en regnby, maskinen gör några kast, men tar mark lugnt och säkert. En timmes uppehåll för vila och intagande av någon kokföda. Min vän göteborgaren och jag begå denna förrättning med holländsk grundlighet, och när detta är gjort, lyftas vingarna åter till flykt. Den svenska maskin, åt vilken vi nu överantvarada oss, är ett monoplan med tre inbyggda motorer och två gubbar vid rattarna. Skrovets och vingarnas korrummerade plåt skimrar som silver, och i aktern tillkännager den blågula flaggan, att vi äro på svensk botten. Det är nästan allmän flygpremiär och årets första tur på linjen Amsterdam—Malmö till ära är den eleganta salongen prydd med girlander av gulröda tulapanrosor. Det är nästan, som voro man på maskerad. Det är endast vi två göteborgare, som polletteras om till Malmö, de övriga ha skingrats för andra vin-
dar.

Längs Zeuderzee går färden utan vank, snart ha vi lämnat Hol-

land bakom oss och få se das grosse Vaterland von oben. Vi kretsas däröver, som fiskmåsar kring ett fartyg, ty vi ha kommit nära några dimbankar, och piloten vågar icke dra några växlar på ödets blidhet. Plötsligt gå vi snabbt ned över ett stort fält, och avgasrören kasta röda eldtungor mot himlen. Vad nu? Det frågtes blott, det gavs ej svar, ty det är omöjligt att komma i kontakt med föraren. På en härlig vårgrön rågåker söka vi hamn. Landningen går fint, vad oss beträffar, men den stackars åkern blir ganska malträterad. Piloten hade förlorat orienteringen på grund av dimman, detta var orsaken till vår oväntade nedkomst till byn Werlte i f. d. kungariket Hannover.

Det dröjer inte många minuter, förrän en lika månghövdad som intresserad skara invånare, män, kvinnor och barn av alla åldrar, be- kika maskinen och oss. Byn är katolsk, och när jag frågar vederbö- rande om detta är en utpost, eller om det finns likasinnade längre norr ut, svarar han utan tvekan: "Nein, da ist es schlimmer". Biskop Bitter, den katolske Stockholmsherden, rådde även över dessa lands- mären. För resten väntar man visitation av bispnen, och till hans ära bindas girlander och resas äreportar under kaplanens superinten- dens. Myndigheterna, såväl de martialiskt klädda och uppträdande poliserna som de mera civilt betenade, liksom befolkningen i övrigt äro älskvärdheten själv, trots vår ganska abrupta visit. Der Gemeind- vorstehar och hans jovialiska hustru bjuda oss på kaffe, och det sma- kar gott med en styrketår.

Ett ambulerande menageri eller taskspelarsällskap kunde inte väcka större uppseende än vi. Snart vimlar åkern av folk, och polisen försäkrar, att om vi blott stannade till nästa dag, skulle hela distriktet uppvakta oss. Men intet besvär för vår skull, bråttom är det, och efter ett par timmar av orientering, visitationer och formaliteter bär det

åter i väg.

Klockan är över 5 innan vi definitivt börja sakna fast mark under fötterna. Platsen är ej så värst spatiös och när vi lyfta, äro vi inte särdeles högt över trädtopparna. Utsikterna att nå kvällståget till Malmö börja emellertid bli försvinnande små. Med rasande fart går det över skogar och fält, mossmarker och marskländer, och snart passera vi Weser. I Werlte hade man sagt, att det var 25 mil till Hamburg, men eftersom vi voro där på mindre än en timme torde det ha legat någon överdrift i befolkningens utsago. Så fort kan det väl knappast ha gått.

Vid Hamburgs flygfält bliva vi — liksom i Amsterdam — mycket välvilligt mottagna. Vår första fråga, om vi kunde flyga till Malmö samma kväll, möttes av ett lika vänligt, som kategoriskt: "Nej". Vår andra, om vi skulle hinna med eftermiddagståget, får det något mera uppmuntrande svaret: "Kanske." I en handvändning undersökas passen, visiteras bagaget och påstämplas biljetterna: "Flug wegen Dunkelheit in Hamburg abgebrochen." Flygbilen kör fram och tack vare ett levande intresse från allas sida äro vi snart i väg. Stränga polisförordningar hindra bilen från varje slags hastighetslöpning, men den gör vad den kan.

6,47 skall tåget gå, och denna tidpunkt nalkas med oroväckande fart. När den kommer, äro vi ännu långt från stationen, men fortfarande beslutna att göra vårt yttersta. 6,49 anlända vi, och ut flyger bagaget i händerna på en bärare. Sedan i väg genom en böljande människomassa med en fart, som enligt vår åsikt låg mellan snälltågets och flygmaskinens. Man hade sagt, att vi ej skulle låta hejda oss vid spärren, och det göra vi sannerligen inte. Tre personer stå där redan, men med förenade krafter skjuta vi dem framför oss, och när den lika förvånade, som uppbragte biljettklipparen med höga rop

återkallade oss till skranket och ordningen, äro vi redan långt borta. Klockan är nu över 6,50, men bäraren förkunnar glädjestrålade, att tåget står kvar. En sista ansats, 6,51 äro vi ombord, och 6,52 går tåget.

Att flyga från London och visserligen inte nå Malmö på kvällen men dock efter ett par timmars ofrivilligt uppehåll på landsbygden komma fram just i tid att hoppa på ett i ordningens Tyskland 5 minuter försenat tåg, det återkallar i minnet Gripenbergs vers:

”När tecken och under ske,
då måste mitt blod ju svalla.”

Även om vårt blod icke svallade av samma anledning som skaldens, nog hade ändå spänning och språngmarsch satt fart på det alltid. Väl ombord kunna vi ta det lugnt och tack vare en välvillig vän från det icke obekanta Mölndal, som lånar oss tyska pengar, kunna vi både lösa biljett och vid en enkel men batant aftonvard begrunda våra öden och äventyr. Hade resan börjat med saga, så har dikten nu blivit verklighet. Och mätt av minnenas kost och berusad av sensationens stimulans föres man av ett högst ordinärt tåg och en högst ordinär längtan mot den hemstad, som man aldrig helt kan glömma. Denna enkla men dock reseskildring, som började på havet och fortsatte i Luntan-Tu för att sedan stiga mot de högre rymderna, får sin naturliga avslutning från terra firma, medan Skånes soliga slätter och Hallands skogklädda dungar rullas fram på filmen utanför och man då och då ser en skymt i fjärran av det oändliga, glittrande, aldrig vilande havet.



De viktigaste platserna under flygresan år 1926.

Viktiga ord och personer

Bitter, Albert.

[1848–1926] Tysk katolsk biskop. Tjänstgjorde bland annat vid hovförsamlingen i Mecklenburg och som företrädare för katolska kyrkan i Sverige i nästan 40 år.

Bratt, Arnold.

[1888–1930] Svensk köpman och politiker. Började karriären med flera års studier i framför allt London. Drev en framgångsrik skeppsmäklerifirma i Göteborg. Var aktiv i ett stort antal föreningar och styrelser samt var ledamot i Göteborgs stadsfullmäktige. Publicerade flera diktsamlingar.

Chaussé.

Franskt låneord som användes under 1800-talet för att beskriva breda och fina vägar.

Engelsk mil.

En engelsk mil är 1 609 meter.

Fordson.

Ett varumärke för traktorer som användes av biljätten Ford. Fordson-traktorer tillverkades från 1917 tills 1964.

Fot.

Längdmått. En fot motsvarar 29,6 cm.

Gripenberg, Bertel.

[1878–1947] Finlandssvensk friherre, journalist och poet. Gripenberg gav ut ett stort antal diktsamlingar, bland annat "Aftnar i Tavastland" (1911) och "Under fanan" (1918). Gripenberg var också flitig som översättare och arbetade bland annat med texter av Ernest Hemingway, Oscar Wilde och Edgar Allan Poe.

Hanson, Lars.

[1886–1965] Svensk skådespelare. Växte upp i Göteborg men började tidigt på Dramaten och var under flera år en av landets mest kända skådespelare. Lars Hanson fick ett stort genombrott med huvudrollerna i filmerna "Sången om den eldröda blomman" (1919) och "Gösta Berlings saga" (1924). Han gjorde en kort Hollywood-karriär i slutet av 1920-talet.

Imperial Airways.

Ett brittiskt flygbolag grundat år 1924 för långflygningar till bland annat Sydafrika, Indien och Hong Kong. Flygbolaget gick senare ihop med flera andra och blev år 1974 British Airways.

Luntan-Tu.

En gata i centrala Göteborg som enbart består av trappor.

Martialisk.

Äldre ord för den som är krigisk eller ser krigisk ut.

Thalatta.

Grekiskt ord som betyder "till sjöss".

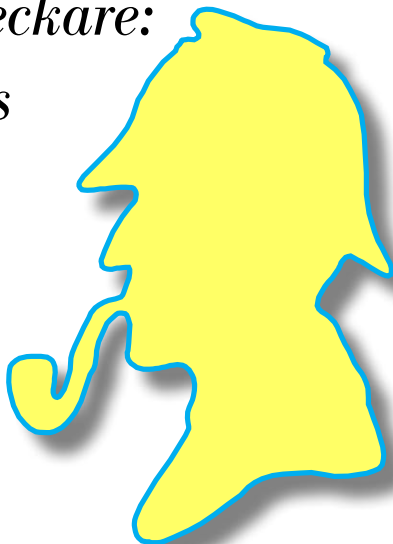
Turner, William.

[1775–1851] Engelsk konstnär. Är en av de mest kända brittiska konstnärerna och skapade framför allt romantiska landskapsmotiv. Vissa av hans verk säljs i dag för 100-tals miljoner kronor.



*Om du gillade den här e-boken
så kolla in våra deckare:*

- *Sherlock Holmes*
- *Filip Collin*
- *Leo Carring*
- *Asbjörn Krag*
- *Auguste Dupin*
- *Dick Donovan*



Mer info: www.klassiskadeckare.se