



1910 – 1919

Uppdaterad 2017-04-17

KRONOLOGI ÖVER FLYGET I SVERIGE

1910

Gustaf von Hofsten flyger ballongen "Andrée" från Stockholm via Riga till Gotland. Det var den hittills längsta ballongflygningen inom Skandinavien. Sträckan, omkring 1000 kilometer, avverkades på 33 timmar och 20 minuter.

1910, 2 mars: Oscar Ask och Hjalmar Nyrop bildar AB Nyrop & Ask, Sveriges första bolag för tillverkning av flygplan. De byggde i Landskrona det första svensktillverkade aeroplanet, Ask-Nyrop Nr 1, "Gräshoppan". Vid de första försöken 28 april i Ljungbyhed orkade den alltför svaga motorn inte lyfta planet. Efter ombyggnad och med ny motor återvände Hjalmar Nyrop till Ljungbyhed och lyckas i månadsskiftet augusti/september få upp flygplanet i luften. Han blev därmed den förste svensk som flög ett svenskbyggt flygplan i Sverige¹.

1910 april: Under en flygning över Stockholm med ballongen "Andrée" provas en uppfinning av Erik Lindkvist, ett slags luftfåror, för att styra ballongen. Uppfinningen blev inte någon framgång.

1910, 2 maj: Carl Cederström erövrar aviatörcertifikat nr 74 i Frankrike efter utbildning hos Louis Blériot, som drev flygskola i Pau. Vid hemkomsten, 27 juni 1910, fick han svenskt aviatördiplom nr 1. Han hade 1909 i Frankrike inköpt en flygmaskin Blériot, som levererats till Sverige i augusti 1909, utrustad med en 50 hk motor. Cederström kallade flygplanet "Bil-Bol" efter sin bilfirma.

1910, 7 juli: Carl Cederström försöker flyga över Öresund men måste vända om på grund av motorproblem.

1910, 17 juli: Dansken Robert Svendsen i en Voisin gör den första flygningen över Öresund och vinner därmed ett pris på 5 000 kronor uppsatt just för den första flygningen över Öresund.

1910, 24 augusti: Carl Cederström lyckas flyga över Öresund efter att ha misslyckats att komma först i kampen med Svendsen en dryg månad tidigare.

1910, 17 september – 8 oktober: Vid en förlängd flygvecka i Stockholm tävlar Carl Cederström i sin Blériot-maskin med dansken Robert Svendsen, som flyger ett Voisin-biplan. Första dagen var vädret inte lämpligt, varför de första flygningarna påbörjas 18 september, då Carl Cederström med sin Blériot XI, "Bil-Bol", gör första flygningen "under svenskt styre vid en promenadfärd runt Gärdet tre gånger vilket tog honom åtta minuter". Dansken Knut Thorup flög Nyrops "Gräshoppan". Cederström blev tävlingens huvudvinnare. Under flygveckan lyckades Cederström dessutom nå 160 meters höjd, ett svenskt rekord. Svendsen fick pris för längsta sammanhängande flygtid, 70 minuter och 41 sekunder.²

1910 oktober: Svenska Aeronautiska Sällskapet anordnar en flygutställning i Idrottsparken, Stockholm.

1910, 14 oktober: Den första flygningen i Norge görs av Carl Cederström i Kristiania (Oslo).

1911

K A B Amundson kommenderas som militärattaché i Paris. KABA hade under sin tjänstgöring en livlig korrespondens med flygentusiaster i Sverige och verkade på så sätt för landets tidiga utveckling på flygområdet.

Carl Cederström inköper ytterligare ett flygplan, ett Blériot-monoplan från Frankrike. Det fick namnet "Nordstiernan".

1911 februari: Greven och kaptenen Henrik Hamilton beordras till två månaders flygutbildning vid Breguets flygskola i Frankrike. Han fick själv delvis stå för sina resekostnader. Hamilton erhöll svenskt aviatördiplom nr 2.³

1911, 23 mars: Belgaren René Cozic flyger inför en flygdag på Kviberg i Göteborg den 27 mars.

1911, 1 maj: René Cozic visar upp sig med sitt flygplan på Skånes galopp- och travbana Jägersro. För evenemanget uppföres dessutom en flyghangar i trä. Den 7 maj visade Cozic upp sig över Malmö för att sedan gå direkt mot Köpenhamn och flygplatsen på Amager där han landade efter 45 minuters flygning.

1911, 4 maj: Hjalmar Nyrop, som nu avbrutit kompanjonskapet med Ask, flyger ett nybyggt Blériot-liknande plan på Ljungby hed, men det havererar kort efter start.

1911, 22-28 maj: Flygvecka anordnas i Stockholm med deltagande av René Cozic och Carl Cederström. Cozics plan anländer med järnväg och förtullas som "slöjdvara af sammansatta ämnen". Cederström vinner med "Nordstjärnan" ett flertal priser, bl a för största höjd (ca 740 meter), Lazaropriset för en flugen åtta samt för "den mest öfverraskande flykten". René Cozic med sitt plan av Farman-typ erövrar pris för längsta tid i luften, 43 minuter.

1911, 28 maj: Den fransk-engelske aviatören Gabriel Poulain flyger Amager-Malmö ensam, och återvänder samma afton med en passagerare, journalisten och senare kände filmregissören Carl Dreyer. Uppvisningarna den 4 juni 1911 ägde rum enligt samma mall.

1911, 2 juni: Oscar Ask anlände i maj till Bonarps hed med sitt monoplan, Ask 2, för att lära sig flyga. Ask påbörjar flygförsök, men havererar lindrigt. Senare under sommaren gör han en rad lyckosamma uppstigningar. Ask drev även en tillbehörs- och reparationsverkstad inom aviatikområdet, Svenska Flygmaskins-Aktiebolaget.

1911, 2 juni- 3 oktober: Carl Cederström uppvisningsflyger under turnerande i landet, bl a i Göteborg under pingsthelgen samt på Malmen, d v s Kungliga Livgrenadjärregementets exercished, utanför Linköping, 16-18 juni. Senare gör han flygningar i bl a Örebro, Gävle, Östersund, Sundsvall, Karlstad, Oslo, Bergen och Trondheim.

1911, 23 – 25 juni: Vid "Hantverksmässan" i Hässleholm företar dansken Robert Svendsen uppvisningar med sin Voisin "Dania". Vid detta tillfälle liksom i samband med flygningar i Köpenhamn företogs filmupptagningar för filmen "Kolingens galoscher", där bland andra den firade stumfilmsstjärnan Asta Nielsen spelade en av huvudrollerna.⁴

1911, 25 september: Löjtnanten i marinen Olle Dahlbeck får svenskt aviatördiplom nr 3. Han hade lärt sig flyga på ett biplan av typ Farman och i augusti 1911 tagit engelskt flygcertifikat vid Hendon i England.⁵

1911, 5 oktober: I en skrivelse från chefen för Fortifikationsförvaltningen till K.M:t hemställs om medel för inköp av flygplan.

1911, 1 december: Ett av bryggeridirektör Otto Emil Neumüller inköpt flygplan av typen Nyrop-Blériot, Nyrop nr 3, tillverkat vid Nyrops båtvarv i Landskrona, överlämnas som gåva till marinen. Det gavs beteckningen Aeroplanet Nr 1, kallades även "Bryggarkärran", och finns bevarat på Tekniska museet i Stockholm.

1912

Svenska Aeroplankonsortiet, SAK, senare Svenska Aeroplanfabriken, bildas under hösten i Stockholm av ingenjörerna Lars Fjällbäck och Tord Ångström, löjtnanterna Gösta von Porat och Allan Ljungner samt redaktören Torsten Gullberg i syfte att skapa en svensk flygindustri. Konsortiet byggde en kopia av den M 1 (Nieuport IV G) som inköpts till armén för medel donerade av Svenska Aeronautiska Sällskapet (SAS). Kopian benämndes M 2 och köptes av den s.k. pansarbåtsinsamlingen som skänkte planet till arméns flygväsende i september 1913, varefter SAK upplöstes.

Aviatördiplom ("svenskt certifikat") tilldelades under året ingenjör Lars Fjällbäck, nr 4, kandidat Tord Ångström, nr 5, löjtnant Allan Jungner, nr 6, kapten Gösta von Porat, nr 7 och kapten Ragnar Werner, nr 8.⁶

1912 februari: Riksdagen beviljar 63 000 kronor för anskaffning av det första arméflygplanet. Svenska Aeronautiska Sällskapet bidrog med 30 000 kronor till ett andra flygplan. Kapten Henrik Hamilton hade föreslagit biplanet Breguet C.U-1 och monoplanet Nieuport IV G. Flygplanen erhöll beteckningarna B 1 resp. M 1 och tillfördes Kungliga Fälttelegrafkårens flygavdelning.

1912, 3 februari: Den första militära flygningen i landet görs i Stockholm av löjtnant Olle Dahlbeck med Marinens Aeroplanet Nr 1. Han startade och landade på Stora Värtans is.

1912, mars: En kårorder beordrar kaptenen Henrik Hamilton och löjtnanterna Allan Jungner och Gösta von Porat samt sergeant Eugen Andersson (senare Ahnsjö), tygverkmästare J A Aurell och tyghantverkare Karlsson till Frankrike för flygplaninköp och utbildning. Kontrakt skrevs på leverans av de två flygplanen, Nieuport IV G och Breguet C.U-1. Ljungner och von Porat tog sina aviatördiplom under vistelsen i Frankrike.

1912, 28 maj: Enoch Thulin försvarar i Lund sin doktorsavhandling: "Om luftmotståndet mot tunna plattor vid föränderlig hastighet".⁷

1912 juni-juli: Arméns första flygförband sätts upp vid Axvall i Västergötland och får det officiella namnet Kungl. Fälttelegrafkårens flygskola. Hit levereras de beställda Nieuport IV G (monoplanet M 1) och Breguet C.U-1 (biplanet B 1) från Frankrike och monteras 4-9 juli varefter flygprov äger rum.⁸

1912, 1 juni: Första postflygningen i landet anses ha skett mellan Eslöv och Åkarp i Skåne, en flygning på sex minuters längd. Kungliga Postverket medverkande inte i försöket. Pilot var dansken Peter Nielsen och ett hundratal speciellt stämplade kort transporterades.

1912, 21 juni: Hugo Sundstedt når 1 800 meters höjd vid en flygning från Malmen, vilket är skandinaviskt höjdreord. Han höll sig i luften två och en halv timme.

1912, 22 juni: Löjtnanten Olle Dahlbeck flyger med sitt Sommer-plan från Amager till Malmö där han över staden släpper "flygpost" för att sedan återvända till Amager.

1912, 3 juli: Hugo Sundstedt avlägger certifikatsprov i Falsterbo. Han hade under våren lärt sig flyga på egen hand vid vistelse på Bonarps Hed i Skåne med sin Bleriot XI Nordstjärnan, förvärvat från Cederström. Det skulle dröja till februari 1913 då han formellt fick det första certifikatet (nr 9) erövat inom Sverige.

1912, 6-8 juli: Hugo Sundstedt gör uppstigningar, på en lantbruksutställning på Ränneslätt vid Eksjö. Platsen torde i och med detta vara det tredje äldsta flygfältet i drift i Sverige – äldre är Ljungbyhed och Malmen.

1912, 14 juli: En 18-årig flicka, Hilma Johansson, omkommer då Hugo Sundstedt efter ett misslyckat startförsök från Vipeholmsfältet i Lund tvingas landa utanför fältet. Hilma Johansson blir därmed flygets första dödsoffer i Sverige.

1912 augusti: Med ett anslag på 12 000 kronor startar Carl Cederström en flygskola på Malmen vid Linköping, Aviatikskolan. Som biträdande flyglärare tjänstgjorde Tord Ångström. Mekaniker var fransmannen Ragueneau och även teknologen Henry Kjellson var med. De fyra första eleverna blev Emil Björnberg, Carl Gustaf Krokstedt, Oscar Lindén och Carl Silow. Flygplanbeståndet bestod av en Blériot och en Farman.

1912, 29 augusti: Olle Dahlbeck inköper privat ett flygplan, Bristol Boxkite, från England med vilket han bland annat utförde rundflygningar i Stockholm och på landsorten. Han slog svenskt distansrekord och utförde den första tidningsflygningen då han levererade 2 000 ex. av Dagens Nyheter till Uppsala. På grund av den hårda vinden kom han inte riktigt ända fram. Efter ca 40 minuter och 73 kilometer från starten i Stockholm måste han landa vid Ultuna söder om Uppsala.

1912 september: Arméns båda plan M 1 och B 1 deltar i Västgötamanövern med basering i Redberga, söder om Falköping. Resultatet blev dåligt p.g.a. otillräcklig utbildning, primitiv materiel och dåligt väder. Även Carl Cederström deltar med sin Bleriot och lyckas något bättre.⁹

1912, 19 september: Luftskeppet Zeppelin LZ 13 "Hansa" passerar Malmö och Falsterbo under returreisa från Köpenhamn till Hamburg i Tyskland. Ombord finns luftskeppspionjärerna greve Ferdinand von Zeppelin och dr Hugo Eckener.¹⁰

1912, 21 september: Olle Dahlbeck utför flygpostbefordran i samband med festligheterna under Barnens Dag. Starten skedde på Gärdet i Stockholm och posten, 20 kg, kastades ned i Tureberg efter en flygning på 15 kilometer. Postflygningarna blev mycket populära och tre flygningar genomfördes av Dahlbeck, även en som slutade i vattnet mellan Stockholm och Lidingö. Den sista postflygningen skedde 26 september. Antalet försändelser vara totalt ca 3 000, dvs en relativt stor mängd, och Postverket stod för behandlingen av posten varför detta får anses vara den första officiella svenska flygposten. (Se även notis för 20 september 1962 om hur denna händelse 50-årsfirades.)

1912, 22 september: Oscar Gustafsson flyger en egen konstruktion med en Farman som förebild med 35 hk Hartzoni-motor (?) på Kvibergsfältet i Göteborg. Flygplanet havererar vid landningen.

1912 oktober: Olle Dahlbeck försöker bland flera andra erövra ett pris på 10 000 kronor genom att flyga Köpenhamn - Stockholm på 24 timmar, alternativt ett pris om 6 000 kronor för samma sträcka på kortare tid än sju dagar. Endast Dahlbeck kom ordentligt iväg på sträckan, men han klarade den inte på sju dagar utan anlande till Stockholm först 26 oktober efter det att han på grund av dåligt väder kunnat starta först den 10:e och dåligt väder även under färden hindrat honom. Resan hade gått Köpenhamn - Markaryd - Värnamo - Malmbäck (sydväst Nässjö) - Vimmerby - Malmen - Norrköping - Nyköping - Södertälje - Stockholm. Dahlbeck använde ett Sommer monoplan med 70 hk roterande Gnome-motor.

1912, 8 oktober: Det tyska flygbolaget DELAG gör en provtur med luftskeppet Zeppelin LZ 12 "Bodensee", Berlin - Stockholm, t.o.r. Kan uppgiften bekräftas?

1912, 11-15 oktober: Efter att ha skjutits upp ett flertal gånger äger den Nationella flygveckan rum på Gärdet i Stockholm. Endast Carl Cederström och Hugo Sundstedt deltar och vinner omväxlande de olika priser som satts upp för olika prestationer. Sålunda vinner Cederström med 1.300 meter ett höjdpris.

1913

Reparation och underhåll av flygplan påbörjas hos nyupprättade Arméns flygverkstad på Malmen, sedermera CFM och CVM.

Aviatördiplom tilldelades fil. dr Enoch Thulin med nr 10, löjtnant Carl Silow nr 11, löjtnant Emil Björnberg nr 12, civ.ing. Åke Rudberg nr 13, kapten Carl Gustaf Krokstedt nr 14, löjtnant Oscar Lindén nr 15, och löjtnant Ugo von Segebaden med nr 16.¹¹

Chefen för Marinstaben anhåller i en hemlig skrivelse om medel för inköp av tio flygbåtar. Antalet flygplan prutades först till sex stycken och blev två i propositionen.

Enoch Thulin utför en rekordlång flygning över hav på sträckan Landskrona - Stralsund - Trelleborg. Detta var den första flygningen mellan Sverige och Tyskland.

Det konstateras i en officiell rapport att "under 1913 endast obetydliga framsteg gjorts" inom det svenska arméflyget.

Carl Cederström och Philip Wersén, chef för Södertelge Verkstäder besöker den aeronautiska utställningen i Paris. Besöket resulterade i licenstillverkning av Farman HF 22/23 för Södertelge Verkstäder, SW.

Enoch Thulin och Oscar Ask påbörjar ett samarbete med konstruktion och tillverkning av flygplan i Landskrona. För ändamålet registrerade de firman Aeroplanvarvet i Skåne (f.d. Ask & Thulin Aeroplanfabrik). Deras första flygplan blev Thulin typ A, byggd med Blériot XI som förebild. Dessförinnan hade de renoverat Carl Cederströms f.d. Nordstiernan.

Lars Fjällbäck och Tord Ångström bildar Svenska Aeroplanfabriken, SAF. Företaget levererade Fjällbäckskonstruktion Näktergalen/Bastarden till armén i augusti 1914 och två Albatros B II-kopior i mars 1916.

1913 februari: Ytterligare medel beviljas för fortsatt och utökad flygverksamhet inom försvaret.

1913, 3 februari -12 mars: Arméns flygavdelning har vinterövningar med B 1 och M 1 på Askrikefjärdens is norr om Lidingö och med förläggning hos fabrikör C R Nyberg på Täckas Udden.

1913, 23 februari: K.M:t fastslår att en luftflotta skall uppsättas. Överskottet från den s.k. pansarbåtsinsamlingen, 193 200 kronor, får tas i anspråk.

1913, 27 april: Dagens Nyheters förstasida domineras denna söndag av bilder, resultatlistor och berättelser från den modellflygtävlingstidningen arrangerat på Gärdet i Stockholm.

1913, 15 maj: Kungliga Fälttelegrafkårens flygavdelning skall enligt kårorder flyttas till Malmen utanför Linköping. Malmen blev huvudflygbas för arméns flyg. År 1926 bildades 3. flygkåren, F 3, på Malmen i och med flygvapnets uppsättande. Efter en lång tillvaro som spanings- och jaktflottilj blev F 3 1974 ett detachment under F 13 vilken flottilj lades ned 1994.

1913, 17-18 maj: Hugo Sundstedt flyger i Jönköping.¹²

1913, 19 maj: En arméflygskola organiseras på Malmen. Den var avsedd för fältflygarutbildning men tvingades övergå till spanarutbildning och grundläggande flygutbildning.

1913, 31 maj - 1 juni: Hugo Sundstedt flyger vid den stora vårfesten i Falun, "med Åhlén & Holms Bleriot-storm-monoplan". Senare i juni gjorde han uppvisningar på ett flertal ställen i Dalarna.¹³

1913, 25 juni: Fransmannen Marcel Brindejone des Moulinais sätter världsrekord i flygning över vatten på sträckan Reval (Tallinn) i Baltikum till Gärdet i Stockholm under sin flygning Paris - S:t Petersburg – Stockholm - Paris. Brindejone flög en Morane-Saulnier, och sträckan över öppet vatten var 245 kilometer. Han beger sig vidare till Köpenhamn den 26 juni, vilket tar 5 timmar med en mellanlandning på Malmen. Han återkommer till Paris (Villacoublay) den 2 juli.

1913, 19 juli: Hugo Sundstedt uppvisningsflyger med sin Blériot i samband med Barnens dag i Boden. Start och landning skedde på I 19:s exercisfält och bästa åskådarpplatserna kostade hela 3 kronor trots att uppvisningen sponsrades av Åhlen & Holm.¹⁴

1913, 26-27 juli. Flygmaskinen som företeelse premiärvisas i Hudiksvall genom att aviaten kapten Sundstedt gör uppstigningar med sitt monoplan.

1913 augusti: Arméns flygavdelning på Malmen får sitt tredje flygplan, en kopia från Svenska Aeroplankonsortiet av typen Nieuport, M 1, som redan ingår i flygplanbeståndet. Flygplanet gavs beteckningen M 2. Under september 1913 tillkom även ett fjärde från Frankrike inköpt flygplan B 2, Farman HF 20.

1913, 10 augusti: Hugo Sundstedt gör den första flygningen Malmö - Stockholm, 618 kilometer, sammanlagd flygtid 14 timmar och 35 minuter.

1913, 6 el. 7 september: Hugo Sundstedt besöker Gotland dit han och hans Bleriot anlät med båt. Han flyger därifrån till fastlandet via Kalmar.¹⁵

1913, 21 september: Fransmannen Maurice Chevilliard gör under senare delen av september en uppmärksam turné i Sverige med sitt Farmanplan, med uppvisningar i bl.a. Stockholm den 21:a.¹⁶

1913 oktober: Marinen startar flygskoleverksamhet vid Oscar-Fredriksborg utanför Vaxholm. Skolan flyttades nästa år till Hårsfjärden i Stockholms södra skärgård. Lärare var Olle Dahlbeck, Ragnar Werner och Carl Gustaf Krokstedt.

Marinens flygväsende erhåller en enmotorig flygbåt Donnet-Lévêque av biplantyp. Utgick 1918. Ytterligare ett exemplar anskaffades påföljande år. Ungefär samtidigt fick marinen sin första Farman, en typ som blev det vanligaste flygplanet i organisationen fram till och under första världskriget. Typen var kvar i tjänst till mitten av tjugotalet.

AB Södertelje Verkstädens Aviatikavdelning bildas med Carl Cederström som chef för avdelningen. Året därpå startade tillverkningen av flygplan bl.a. Farman HF22 och HF23 och senare Albatros B II på licens, sammanlagt ett trettiotal flygplan. Fabriken lades ned 1917.

1913 december: SAS, Svenska Aeronautiska Sällskapet, gör en framställning till regeringen att fastställa de områden där lufttrafik bör vara förbjuden av militära sekretessskäl, områden som med hänsyn till luftens frihet inte bör utsträckas mer än vad som är absolut nödvändigt. Detta är upptakten till svensk luftfartslagstiftning.¹⁷

1914

♦ *Sommaren präglas av det första världskrigets utbrott. Den 28 juni mördas den österrikiske ärkehertigen Frans Ferdinand och han hustru vid ett attentat i Sarajevo, huvudstad i Bosnien, av den bosniska nationalisten, studenten Gavrilo Princip. Många europeiska länder börjar mobilisera.*

♦ *Amerikanen Robert H Goddard får den 7 juli patent på en tvåstegsraket med fastbränslen.*

♦ *1 - 14 augusti följer krigsförklaringar; Tyskland och Österrike-Ungern är i krig med Serbien, Ryssland, Frankrike och Storbritannien.*

Kommendörkapten G Unger utnämns till chef för Marinens flygväsende.

Tord Ångström provflyger ett Nieuport-liknande flygplan byggt av Svenska Aeroplanfabriken, SAF, Stockholm. Planet övertogs av Flygkompaniet i augusti.

Flottan får en ny drakballong, som stationeras på ballongfartyget "Albatross", vars tidigare drakballong kasserades 1913, då den inte längre gick att täta. Den nya ballongen betecknades m/09, då den var likadan som Fälttelegrafkårens, som hade levererats 1909.

Enoch Thulin utför nattflygning Landskrona –Malmö - Landskrona, en flygning på 58 minuter vilket innebar att han hamnade på nyhetsplats i rikets viktigare tidningar.

AB Enoch Thulins Aeroplanfabrik, AETA, med ursprung i Aeroplanvarvet, vilket Thulin ensam övertagit, startar sin verksamhet i Landskrona med produktion av flygplan och flygmotorer under ledning av Thulin med dr Ivar Malmer som teknisk rådgivare. Malmer blev sedermera professor i flyglära vid Kungliga Tekniska Högskolan, KTH. Företaget började med att tillverka Blériot XI-kopior, benämnda Thulin A. Fram till nedläggningen 1919 tillverkade företaget 99 flygplan av 16 olika typer, därav hälften egna konstruktioner, vidare 600-650 motorer, från 50 till 160 hk, även för export. Företaget drev också flygskola på Ljungbyhed.

Marinen beställer två flygplan av Södertelge Verkstäder, SW, som börjat sin verksamhet föregående år. Flygplanen var båda tillverkade av Farman i Frankrike. SW byggde dessutom kopior i olika versioner av typen, sex stycken redan under året. Marinflyget indelades i fyra grupper, två för Stockholms skärgård och en vardera till Karlskrona och Göteborg.

I en generalorder meddelas att chefen för generalstaben i samråd med chefen för Fortifikationen skall mobilisera två flygavdelningar med vardera fyra flygplan.

I en generalorder fördelas marinens flygbåtar på baserna Stockholm, Göteborg och Karlskrona. Reserven utgörs av ett flygplan.

1914, 8 februari: Enoch Thulin utför en postflygning över Kalmarsund, medförande speciella ”flygnummer” av kalmartidningarna Barometern och Kalmar samt ca 100 speciella kort. Flygnumret av Barometern (daterad 7 och 8 februari 1914) är ”fullkomligt fritt från hvardagliga notiser om bröllop och barndop, konkurser och auktioner o. s. v, men innehåller så mycket mer i speciellt flyg-, landstorms-, och kulspruteväg.” Bondedeltågsdeltagarna som återvände från Stockholm just den 8:e, uppmanades att åse flygningarna. I tidningen finns förutom en presentation av Enoch Thulin även en artikel om ”Aviatikens ståndpunkt i Sverige tills dato” samt ett reportage från ”Flygmaskinsutställningen i Paris december 1913” skrivet av Thulin.¹⁸

1914, 21 mars: Arméns flygskola vinterövar på Storsjöns is vid Östersund. Den första starten med skidutrustade flygplan gjordes.

1914 april: Tord Ångström påbörjar reklamflygningar över Stockholm i ett flygplan utrustat med lampor under vingarna.

1914, 12 april: Carl Silow når 2.200 meters höjd med ett Farman-plan under vinterövningarna i Östersund.

1914, 25 april - 28 april: Enoch Thulin startar hemflygningen från Paris av sin nyinköpta Morane-Saulnier med löjtnant Otto Ask som passagerare. De flög från Morane-fabriken vid Villacoublay i Frankrike till Landskrona via St Quentin, Bryssel, Kleve, Bremen och Lübeck. Sträckan var 1 100 kilometer, flygtiden blev 14 timmar och 20 minuter, och de landade i Landskrona. Under flygningen medfördes en postförsändelse, vilket gjorde den till den första svenska internationella postflygningen.

1914, 15 maj: Enoch Thulin gör med sitt Morane-plan den första reportageflygningen i Sverige genom att för Dagens Nyheters räkning flyga bilder från invigningen av Baltiska utställningen i Malmö till Stockholm. Flygtiden var rekordsnabba 4 timmar och 17 minuter och starten skedde från Borgmästargården i Malmö och landningen på Ladugårdsgårde i Stockholm.

1914 juni: En ballongtävling äger rum i samband med Baltiska spelen i Malmö. Vinnare blev doktorerna Henoch och Kamman med den tyska ballongen "Herzog Ernst" genom att göra en flygning på över 900 kilometer till Vitryssland.

1914 juni: Oscar Germundsson flyger med sitt nytagna certifikat nr 20 från Ljungbyhed till Göteborg med ett Blériot-plan, f d "Polstjernen" (?) och nu benämnd "Vecko-Journalen", ägd av Åhlén & Åkerlunds förlag i Göteborg. Han mellanlandar i bl a Båstad. Se Vecko-Journalen nr 30, den 26 juli 1914.

1914, 29 juni: Hugo Sundstedt startar från Paris för att flyga till Malmö via Bremen på ett dygn med ett Farmanplan. På färden medföljde Folke Winblad. I Malmö landade man påföljande dags förmiddag vid den pågående Baltiska utställningen, i stället för vid Limhamn som avsett. Vid en senare enkel ”transportflygning” från Limhamn till Jägersro, då Sundstedts hustru medföljde fick man motorstopp och vid kraschen erhöll Sundstedt lätta skador.¹⁹

1914, sommaren (vid midsommartid?): Marinen organiserar flygskola vid Märsgarn, Hårsfjärden, med löjtnant Olle Dahlbeck som chef. Flygplan som användes var "Bryggarkärran" och tre sjöflygplan, inköpta för överskottet på den av biskop Manfred Björkquist organiserade s.k. pansarbåtsinsamlingen.²⁰

1914, 26 juli: En civil tysk Albatros B.II på demonstrationstur och förd av Lothar Wieland skadas vid landningen på Gärdet i Stockholm. Den köptes vid krigsutbrottet och kopierades för tillverkning hos Svenska Aeroplanfabriken, Nordiska Aviatik, Södertelge Verkstäder och Arméns flygverkstäder på Malmen. Ett fyrtiotal Albatros av olika versioner kom att tjänstgöra vid det senare uppsatta Flygkompaniet, och några medfördes till flygvapnet 1926. Typen utgick 1929.

1914, 1 augusti: Vid det första världskrigets utbrott disponerar armén fyra och marinen fem flygplan. Alla civila flygplan i landet tillfördes försvaret. Några civila flygförare kontraktanställdes. Arméns flyg uppdelades i två flygavdelningar med nio flygplan i vardera. Övriga flygplan hänfördes till reserven. Vissa av dem var inte i flygbart skick. I enlighet med 1914 års härordning upprättades arméns och marinens flygorganisationer. I härordningen avsågs att armén skulle utrustas med tjugosju flygplan, varav tolv i reserv och marinens flygväsende med åtta flygbåtar. Marinen organiserade spaningsgrupper med ett flygplan vardera vid Furusund, Saltsjöbaden (senare Dalarö), Karlskrona och Göteborg (Nya varvet). Under åren 1914 till 1918 anskaffades mer än femtio flygplan. Behovet av flygande personal, flygförare, ansåg man sig kunna fylla genom uttagning av officerare från armén och marinen efter frivillig ansökan av respektive officerare.

1914, 7 augusti: Nationalitetsbeteckningar för militära flygplan fastställs: På vingarnas undersida gul fylld cirkel med blå ring samt svart S + nummer. Örlogsflagga på sidorodet.

1914, slutet av augusti: I slutet av månaden görs den första uppstigningen från den avdelning ”för ballonger och bredfuvoor” som etablerats vid Ing 4 i Bodens fästning med en 750 kubikmeter stor ballong av typ Parseval-Siegsfeld. Redan 1911 hade regementschefen framsynt konstaterat att ”då aeroplanerna redan nu anses kunna göra en fästning stor nytta genom spaning och överförande av rapporter och meddelanden även över en inneslutande fiende, böra dylika anskaffas och personal övas att handhava desamma för fästningens räkning, detta med så mycket större skäl, som anskaffningskostnaderna för desamma är jämförelsevis liten.”

1914, 7 september: Sveriges första luftfartslag, innehållande förbud mot lufttrafik över svenskt område ”utan Konungens tillstånd” utfärdas. Lagens tillkomst var en följd av krigsutbrottet, men behovet av en rättslig reglering av luftrummet och statens suveränitet hade tidigare diskuterats.²¹

1914 november: Chefens för Fortifikationen kommission specificerar kraven för anskaffning av arméflygplan enligt följande:

bärkraft utom bränsle	175 kg
olja, bensin för flygtid	3 - 4 tim
hastighet minst	110 km/h
stigningsförmåga till 1 000 m	8 min
startsträcka max	80 m
landningssträcka max	60 m
bredd max	14 m
monteringstid max	45 min
demonteringstid max	15 min

1915

Armén beställer sex Albatros och tre Thulin E.

Peter Koch omorganiserar Arméns flygverkstad på Malmen samt planerar för tillverkning och eventuellt konstruktion av flygplan. I slutet av året knöts även Henry Kjellson till organisationen.

Marinen anskaffar ett flygplan från Thulinverken i Landskrona, en Thulin G. Även motorn var tillverkad vid Thulinverken. Provflygningar utfördes i Landskrona.

Första flygspanarskolan anordnas vid flygavdelningen på Malmen. I undervisningen ingick ämnena orientering, spaning, artillerieldledning och bombkastning. Bombkastning gick till precis som ordet antyder. Några upphängningsanordningar för bomber fanns ännu inte på flygplanen.

Allt fler flygmaskiner tillförs försvaret under året och påföljande år, men generellt sett gjordes inga större samlade inköp utan som mer eller mindre tillfälliga förvärv.

1915, 1 januari: Ett ballongkompani, 1. fälttelegrafkompaniet, upprättas vid Fälttelegrafkåren enligt 1914 års

försvarsbeslut, ”härordning”. Kompaniet förlades till Frösunda norr om Stockholm.

1915 maj: SAS anordnar Nordens första flygutställning vid Stallmästaregården i Stockholm

1915, 1 maj: Vid det första flyghaveriet i Sverige med dödlig utgång omkommer på Malmen löjtnanten och flygläraren Carl Silow. Silow flög ett biplan av typ Farman.

1915, 1 juli: Enoch Thulin har fått tillstånd att starta flygskola på exercisfältet Ljungbyhed i Skåne, och verksamheten börjar. Av de 101 elever som erövrade aviatördiplom före skolans nedläggning 1920 märks Carl Florman, Arvid Flory, J. D. Hamilton, N. F. Rodéhn, Gustaf von Segebaden, Paul af Uhr, samt Elsa Andersson.

K A B Amundson utses till chef för Kungliga Fälttelegrafkåren.

1915, 18 juli: Vid en olycka i Karlskrona med ett av marinens Farmanplan omkommer Sven Malmqvist och Rolf Hamilton. Det var det första haveriet i landet med mer än en omkommen.²²

1915, 20 aug: Under högtidliga former överlämnas i Landskrona en Thulin D skänkt till arméflyget av Skånekvinnornas aeroplankommitté. Bl.a. deltog kronprinsparet och KABA i högtidligheten.

~~**1915 augusti:** Försvarsföreningen Skånska Kvinnor skänker för insamlade medel ett Thulin-flygplan till försvaret. Kommittén Föreningen skänkte ytterligare ett flygplan påföljande år.²³~~

1915 september: Första svensktillverkade Albatros levereras till arméns flygavdelning från Södertelge Verkstäder.

1915, 22 september: Den svenska nationalitetsbeteckningen ändras till tre svarta kronor på vit botten, på vingarnas över- och undersidor, örlogsflagga på sidorodret.

1916

Under sommaren bildas i Stockholm Nordiska Aviatik AB, NAB, av Carl Cederström och Lars Fjällbäck, som lämnat Södertelge Verkstäder. Företaget levererade fyra Albatros, NAB 9, med 100 hk Scania Vabis till Flygkompaniet juni - september 1917 och senare ytterligare fem. NAB startade flygskola i Furusund i februari 1918. Företagets verksamhet upphörde 1918.

Generalstabschefen föreslår i en skrivelse till K. M:t att arméns flygavdelning skall bilda en egen kår under fortifikationen och bestå av två kompanier och en tygavdelning med 67 flygplan. Krigsministern bifaller inte förslaget.

Scania-Vabis i Södertälje börjar tillverka flygmotorer, en kopia av en tysk 6-cylinders Mercedes-motor om 9,5 liters slagvolym med överliggande kamaxel. Effekten brukar anges till 100 hk. Ett 25-tal motorer tillverkades för Flygkompaniet under 1916-1917. Kvaliteten var lägre än hos originalet.

1916, 1 januari: Kungliga Fälttelegrafkårens flygavdelning på Malmen organiseras som 5.komp, Ing 3, Flygkompaniet. Kompaniet får permanent basering på Malmen.

1916, 9 februari: Hugo Sundstedt, nu i Flottans tjänst, råkar komma in i ”en så ogynnsam vindrayon” när han efter start försöker stiga över Djurgårdsbron i Stockholm att han tvingas försöka flyga under den. Dock är brovalvet lågt och inte särskilt brett och hans Farman-plan ganska åbakigt.

1916 mars: Två kopior av Albatros levereras till armén från Svenska Aeroplanfabriken, som därefter upphör med leveranser av flygplan. Företagets verksamhet uppgick senare i Södertelge Verkstäder.

En luftförsvarskommitté för Stockholms luftförsvar bildas med bl a bankdirektör Carl Frisk²⁴ som en drivande medlem och genom ett upprop samlas hela 700 000 kronor in. I januari 1917 beställs fyra Fokker D IV som leverades i mars 1918. De kom av olika skäl aldrig att flygas.

Det första av Enoch Thulin konstruerade flygplanet, Thulin E, levereras till Flygkompaniet, som dessutom får sin första skrivmaskin.

1916, 1 april: Kapten Ernst Fogman blir chef för Flygkompaniet. Talrika byggnader börjar uppföras.

Skyddstruppavdelningar organiseras av Flygkompaniet för neutralitetsbevakning: 1. flygavd till Vänersborg, chef löjtnant Emil Björnberg, tre Albatros, och 2. flygavd till Boden, chef löjtnant Folke Winblad (senare Gösta

von Porat), en Thulin E och två Albatros.

1916, 29 juni: "1917 års särskilda sakkunniga" tillsätts för att utreda organisationen av arméns och marinens flyg. Ordförande blir generallöjtnant Hugo Jungstedt och sekreterare kapten Gösta von Porat. Utredningens förslag i mars 1918: Förstärkning och uppdelning av flyget mellan armé och marin.

1916, 4 augusti: I ett kungligt brev anges att start- och landningsplatser för flygplan skall anordnas strax norr om Järfälla kyrka (Barkarby), d v s ungefär där senare flottiljen F 8 anlades.²⁵ Militär flygverksamhet hade dock förekommit tidigare vid denna plats, och årtalet 1913 har därvid omnämnts.

1917

◆ *Oktoberrevolutionen i Ryssland 25 oktober, 7 november enligt västerländsk tideräkning, leder till att de socialistiska rådsrepublikernas union, Sovjetunionen, etableras 1922.*

Kommendörkapten Thor Lübeck utses till chef för marinens flygväsende.

Thulinverken, AETA, får en order från Holland på 120 flygplan.

Första svenska jaktflygplanet tillverkas vid Thulinverken i Landskrona. Det är en konstruktion baserad på parasollflygplan av typ Morane.

Torpeddepartementet på flottans varv i Stockholm får i uppdrag att bygga två Farman-flygplan. Ett antal olika typer byggdes under följande år, bl.a. olika modeller av Hansa. I samband med uppsättandet av flygvapnet 1926 byttes namnet till Centrala flygverkstaden i Stockholm, CVS.

Nordiska Aviatik AB i Stockholm levererar den första av fyra Albatros till Flygkompaniet. Företaget byggde ytterligare några flygplan; produktionen upphörde 1918.

Nils Kindberg anställs på hösten som provflygare hos Thulin, då aktieägarna anser det alltför riskabelt att Thulin själv gör alla provflygningar.

1917 januari: Kontrakt tecknas med Fokkers fabriker i Tyskland om leverans av fyra jaktflygplan Fokker D IV. Avsikten var att stärka Stockholms försvar genom de frivilliga medel som insamlats. Man beslutade dessutom att bygga en hangar vid Barkarby flygfält för "Stockholmsjakten". Efter leverans i mars följande år ställdes flygplanen i mobiliseringsförråd och användes, trots försvarets behov av flygplan, överhuvudtaget inte utan skrotades så småningom.

1917 mars: Kapten Ernst Fogman tillträder som chef för Flygkompaniet. Under året nådde Flygkompaniets flygplanbestånd med reserver 27 flygplan. Fogman avgick i november och efterträddes av Gösta von Porat.

1917 april: Försvaret lägger ut sin första anbudsförfrågan på flygplan, ett spaningsplan som skall vara utrustat med en vattenkyld radmotor av märke Benz med effekten 160 hk. Förfrågan gick till Thulinverken i Landskrona, Nordiska Aviatik i Stockholm och Södertelge Verkstäder. Beställning lades senare till Thulin på fem och till Södertelge Verkstäder på ett flygplan.

1917 maj: Enoch Thulin rapporterar att han blivit beskjuten av två tyska flygbåtar i närheten av ön Ven i Öresund. Vid en diplomatisk förfrågan nekade tyskarna till beskjutningen.

1917 juni: Flygkommissionen av år 1917 tillsätts. Betänkandet avlämnades i mars 1918 och föreslog en självständig flygkår. Beslut togs att ärendet skulle hänskjutas till 1919 års försvarsrevision.

1917, 27 juli: Nationalitetsbeteckningarna ändras: Kronmärken införs även på flygkroppens bäge sidor.

1917 augusti: Thulin typ H, Kryssaren, det största flygplan som byggts vid Thulinverken, AETA, i Landskrona, sjösätts. Det är ett biplan med en spännvidd på drygt 19 m, försett med tre motorer, en dragande och två skjutande. Flygplanet avsågs ha fyra mans besättning. Efter prov inkluderande start från vatten i Landskrona och en flygning med fyra passagerare med Enoch Thulin som förare transporteras planet till sjön Salen i södra Småland där en militärmanöver pågår. Man lyckas då ej få planet att lämna från sötvattnet. Senare under vintern 1917-18 flyger man från Öresunds is.²⁶ Endast ett exemplar tillverkades; det militära behovet var oklart. Man försökte senare förgäves lansera planet som trafikplan, bl a vid en flygutställning i Kristiania (Oslo) i maj 1918.

1917 september: Första exemplaret av jaktflygplanet SW 15 från Södertelge Verkstäder levereras till försvaret. Flygplanet havererade ganska omgående, men ytterligare två levererades, dock något modifierade.

Konstruktionen blev inte någon större framgång.

1917, 2 september: Löjtnant Ivar Sandström omkommer vid ett haveri i Malmö i samband med flygning från Landskrona till Malmö. På grund av kastvindar kastas han ur sitt Thulin B-plan och omkommer. Flygplanet fortsätter i luften och havererar ca 600 meter från den plats där Sandström föll ur. Sandström innehade aviatördiplom nr 30.²⁷

1917 oktober: Kapten Olle Dahlbeck presenterar förslag till "Luftfartygsförbindelser med våra grannländer", en utredning om framtida trafikflyg.

1918

♦ *Vapenstillestånd efter det första världskriget inträder 11 november kl. 11.*

AB Enoch Thulins Aeroplanfabrik beviljas koncession på flyglinjen Stockholm - Nyköping - Norrköping - Linköping - Eksjö - Växjö - Hässleholm - Eslöv - Lund - Malmö, linjen Göteborg - Alingsås - Falköping - Hjo - Vadstena - Linköping - Norrköping - Nyköping - Stockholm, linjen Malmö - Landskrona - Hälsingborg - Ängelholm - Halmstad - Falkenberg - Varberg - Göteborg samt för säkerhets skull även Stockholm - Gotland.²⁸

Ett flygplan, Triplanet, konstruerat av Henry Kjellson och Enoch Thulin, byggt i ett exemplar av Flygkompaniets verkstäder på Malmen, provflygs. Detta var det första flygplan som byggdes vid verkstäderna. Flygplanet totalhavererade påföljande vår.

Första exemplaret i en serie av sju Thulin FA levereras. Utgick 1921.

1918 februari: En Albatros, köpt för insamlade medel, flygs av löjtnanterna Allan Hygerth och Per Lorentz Svanbeck från Boden till Finland för att överlämnas som gåva.²⁹

1918, 6 mars: Nils Kindberg flyger en Thulin [D, ett plan baserat på franska Morane-Saulnier Parasol, ett gåvoflygplan, från Umeå till Vasa i Finland. Planet var en gåva från upptäcktsresanden greve Eric von Rosen till den vita sidan i det pågående finska inbördeskriget. Von Rosen medföljer som passagerare.](#)³⁰

1918, 16 mars: Gösta D:son Carlson flyger över en Albatros till Finland, även detta ett gåvoflygplan liksom ytterligare ett flygplan som skeppades över i april.

1918 april: Marinen beställer ett första exemplar av sjöflygplanet Friedrichshafen FF 33, (senare Sk 2 i Flygvapnet). Flera olika varianter inköptes eller byggdes av flottans varv i Stockholm.

1918, 26-27 april: Den första Nordiska flygkonferensen äger rum i Stockholm med deltagande från de aeronautiska sällskapen i Danmark, Norge, Finland och Sverige.³¹

1918, 29 juni: Carl Cederström och kapten Carl Gustaf Krokstedt omkommer under en flygning från Furusund med destination Åbo. Flygningen var en leveransflygning av ett nytt flygplan, NAB 12, till finska staten. Flygplanet, en kopia av Curtiss Twin JN på flottörer, var tillverkat av Nordiska Aviatik AB i Midsommarkransen, Stockholm.

1918, 11 juli: Svenska Aeronautiska Sällskapet i Göteborg bildas vid ett möte på Grand Hotel i staden. I styrelsen återfinns namn ur stadens societet. 1921 antar sällskapet namnet Kungliga Svenska Aeroklubben i Göteborg.³²

1918, september: Första svenska charterflygningen i landet genomförs av Nils Kindberg på sträckan Stockholm - Åbo med ett Thulin-flygplan.

1918, 23 november: Ett tvåmotorigt tyskt bombplan av typen AEG G.V landar på Ränneslätt, Eksjö, efter ha flugit direkt från Berlin. Efter ett par veckor flygs planet upp till Malmen och ungefär samtidigt beslutas det om inköp om ytterligare fem st AEG G.V. Flygplanen kom dock inte att användas i den reguljära flygtjänsten men deras 260 hk starka motorer kom till nytta i det av Henry Kjellson konstruerade flygplanet S 18. (Se mars 1919.)

1918, 12-33 december: Sverige deltar genom SAS i den andra Nordiska flygkonferensen som äger rum i Köpenhamn.

1919

♦ *Den 14 juni lyfter de båda flygarna Alcock och Brown i en tvåmotorig Vickers Vimy från Newfoundland och landar 16 timmar senare på Irland. Detta är den första lyckade flygningen över Atlanten utan mellanlandning.*

◆ *Versaillefreden undertecknas 28 juni. Den reglerade huvudsakligen villkoren för de förlorande staterna, främst Tyskland.*

Italienska staten överlämnar två flygbåtar till marinen, en Savoia S 13 och en Macchi M 8. Tre exemplar av Savoia tillkom genom inköp till marinen. Utgick 1924.

Stockholms stadsfullmäktige hänskjuter frågan om byggandet av en landflygplats till K.M:t. Det innebar att staden blev utan landflygplats i ytterligare 17 år.

Första exemplaret av de fem från Tyskland inköpta AEG G V kommer till Malmen med löjtnant Gustaf von Segebaden som pilot. Marinflyget anskaffar med början detta år fem begagnade tyska Albatros med 120 hk motor. Under kommande år kommer Flygkompaniets egna verkstäder på Malmen (FVM) att bygga ett antal Albatros med från Tyskland inköpta Mercedes 120 och 160 hk motorer.

1919 februari: Beslut fattas om att anordna en marin flygstation i Hägernäs. Denna användes periodvis till en början och ombildades till F 2 i och med flygvapnets tillblivelse 1926. Flottiljen lades ned som flygande förband 1949.

1919, 7 februari: Svenska Lufttrafik AB, SLA, landets första egentliga flygbolag för reguljär flygtrafik, konstitueras. Drivande bakom tillkomsten hade varit medlemmar ur Svenska Aeronautiska Sällskapet, SAS. Viss trafik kom igång först påföljande år.

1919 mars: Hugo Sundstedt, innehavare av aviatördiplom nr 9, och norrmannen Chr. Hannevig bygger i USA ett "atlantflygplan" kallat Sunrise. Det havererade emellertid under en provflygning.

I slutet av månaden blir det första exemplaret av S 18 klart, ett relativt stort spaningsflygplan. S 18 var det första av Henry Kjellson helt konstruerade och av Malmens verkstäder byggda flygplanet. Totalt femton exemplar tillverkades. Utgick 1926.

1919, 12 - 26 april: I samband med flygutställningen i Köpenhamn bedriver Thulinverken passagerarflygningar Malmö – Köpenhamn med en tvärsittig Thulin LA på flottörer.

1919 maj: Gösta von Porat och Nils Rodéhn inhämtar vid en studieresa i Frankrike informationer om den dåligt kända och fruktade flygrörelsen spinn. I september kom en instruktion för Flygkompaniet och Marinens flygväsende om hur spinn skulle hävas.

1919, 2 maj: Planfabriksaktiebolaget Pålson i Malmö flyger på Amager i Danmark sitt originella ensitsiga biplan PP 1. Första gången i Sverige blev 18 juni.

1919, 11 maj: Den första landningen i Sverige med en för för passagerartrafik inredd flygmaskin äger rum på Ladugårdsgården i Stockholm efter en färd från Köpenhamn på 4½ timme. Förare var tysken dr Josef Sablatnig. Den 18 maj fortsatte han till Göteborg med sitt Sablatnig-flygplan och medförde 1 000 exemplar av Svenska Dagbladet, den första tidningsflygningen på denna sträcka. Flygningen tog 2 timmar och 50 minuter.

1919, 13 maj: Elis Nordquist gör den hittills längsta flygningen, 1000 km, i Sverige på en enda dag. Han startade i Ljungbyhed tidigt på morgonen och återvände dit på kvällen. Syftet var "att ordna en affär" enligt vad Nordquist sagt vid en telefonintervju.³³

1919, 14 maj: Enoch Thulin förolyckas när ett skevroder lossnar på hans privata Thulin K under träning i konstflygning över Landskrona hamn.

1919, 21 maj: Bestämmelser för civil flygning ges ut, SFS 1919/238. En luftfartsinspektion inrättas under Kungliga Fortifikationsförvaltningen. Svenskägda civila flygplan får inte tas i bruk, förrän besiktning skett av besiktningsman som förordnas av förvaltningen. Samtidigt införs krav på förartillstånd för luftfartyg. Ett förslag om särskild luftfartsmyndighet avvisades dock av regeringen.

1919, 25 maj: K.M:t tillsätter 1919 års luftfartskommitté, "Flygkommissionen", med uppgift bl.a. att utreda haverier. Det var landets första haverikommission. Betänkandet överlämnades i december 1921.

1919, 26 maj -7 juni: Efter vissa väderproblem anländer en Curtiss "MF Seagull" flygbåt till Stockholm längs ostkusten från Köpenhamn. De två ombord, den amerikanske piloten och Curtiss-representanten Carl Truman Batts och den norskamerikanske miljonären John M Larsen fortsätter sedan till Reval (Tallinn). Vid återkomsten till Stockholm har de mycket spännade att berätta för Dagens Nyheter om bl a inbördeskriget i Estland.

1919 juni: P O Flygkompani bildas för att bedriva civil passagerarflygning under ledning av före reservofficeren Per Oscar Herrström. Verksamheten startade med två Avro 504 K och en De Havilland DH 6 "Dove". P O Flygkompani hade Barkarby flygplats som bas, där man även drev flygskola. Verksamheten upphörde 1923.

1919, 2-4 juni: Sverige deltar i den tredje Nordiska luftfartskonferensen i Kristiania. I den svenska delegationen finns bl a K A B Amundson.

1919, 29 juni: Två flygplan, jaktplanet Phönix D. III och spaningsplanet Phönix C. I, det senare i Sverige kallat Dront, landar på Ladugårdsgårde i Stockholm efter att ha flugit från Österrike via Malmen och Hägerstalund (Barkarby). Förare var österrikaren, ingenjören Edmund Sparmann samt kaptenen Max Perini. Sparmann och Perini gjorde 6 juli en beundrad flyguppvisning över Gärdet i Stockholm med bl.a. "fallande lövet, två looping, ett par vingglidningar och ett luftsprång". Dagen efter började Max Perini passagerarflygningar till en kostnad av 150 kronor per person. De två flygplanen inköptes till armén via Thulinverken, AETA.³⁴

1919 juli: En tidigare i landet kvarbliven Breguet 14A-2 skänks av den franska staten och införlivas med Flygkompaniet. Maskinen vann distanstävlingen vid ILUG i Göteborg 4 augusti 1923 med Nils Söderberg som förare och fått köpa planet. (Se juli 1923)

1919, 28 augusti: IATA, International Air Traffic Association, konstitueras av flygbolag från Sverige, Danmark, Norge, Tyskland och England och får sitt säte i Haag. Från svenska sida handlade det om Svenska Lufttrafik Aktiebolaget. (19 april 1946 efterträdde detta "gamla IATA" av det nya IATA, International Air Transport Association, vid ett möte i Havanna.)³⁵

1919, 18 september: Den tyske "Flugmeister" Fehrenbach demonstrationshoppar från ett flygplan över Malmen. Det var det första fallskärmshoppet från flygplan i Sverige.

1919, 21 september: Löjtnant Nils Rodéhn från Malmen flyger utan mellanlandning från Ystad till Boden via Haparanda på 7 timmar och 39 minuter och sätter därmed svenskt långdflygrekord med 1 420 kilometer. Genomsnittshastigheten på sträckan var 200 km/h och flygplanet en S 18.

1919, 8 oktober: Det tyska luftskeppet Zeppelin LZ 120 "Bodensee" från DELAG besöker Stockholm kl. 12.30-13.55. Trådlös telefonförbindelse hade upprättats mellan luftskeppet och en radiostation i Vaxholm. Mottagningskommittéen bestod av kronprinsen Gustav Adolf, prins Carl, krigsministern Walter Murray, landshövdingen Mauritz Sahlin, överstelöjtnanter, kommandörkaptenener, tyska och amerikanska ministrarna m.fl. På återresan till Berlin medföljde filmregissören Mauritz Stiller och Axel Pettersson, "Döderhultarn".

1919, 19 oktober (?): Olof Schjölin sätter nytt skandinaviskt höjrekord med flygplanet Rumpler CV IV. Han har två passagerare med sig på en flygning mellan Malmen och Örebro. Höjden uppmättes till exakt 5 000 meter som uppnåddes efter 58 minuter. (Datum 5 december enl Axelsson i SFT 4/1997?)³⁶

Noter:

¹ Ett ögonvittne beskrev 1973 hur han i Ljungbyhed upplevde Hjalmar Nyrops första lyckade flygning i månadsskiftet september/oktober 1910 sålunda: *Jag minns det så väl. Jag stod på på Drottningberget. Nyrop startade från husarslätten och kom i en vid båge över Drottningberget på sådär 15 meters höjd och slog ned framför dragonlägret.* (Studierektor Edvin Andersson, Ljungbyhed, som vid tillfället var 10 år gammal. Citerat från Flyghistorisk Revy, specialnummer "Flygpionjärerna i Landskrona och Ljungbyhed" 1980.

² En av Cederströms flygningar rapporteras i Aftonbladet 18 september med rubriken "En briljant färd - åtta minuter i luften",. Den upphetsade reportern med signaturen Quintus får efteråt med handen känna på isbeläggningen på karburatorn och kommenterar imponerat: *Man förstår att det är friskt däruppe.*" Han skriver vidare: *I nästa ögonblick gör frih. C. sin startsignal och Bil Bol susar framåt driven af sin långa propeller, som gör 1 400 slag i minuten med full fart. Maskinen håller sig nere på marken ett 30-tal meter eller så, det ser en smula riskabelt ut, ty framhjulen vingla betänkligt åt alla sidor. Men allt går utmärkt bra och nu höjer sig Bil-Bol under mängdens spontana och lifliga hurrarop sakta upp i en jämn stigning och går med full fart rakt fram mot Dragonkasernen. Det är en vacker och ståtlig syn. Den jämna flykten liknar en fågels, de stora hvita vingarna lysa i solen, så man kunde tro dem tillhöra en väldig svan. Åskådarnas entusiasm stiger till kokpunkten. Man skingras utåt Gärdet för att få komma under Bil-Bol medan den ännu är på höjden. I långa ringar flyger den på en höjd som väl i allmänhet kan variera mellan 50-100 meters höjd. Lekmannens ögon*

tycka att allting går öfverlägset fint, men Ragueneau är inte riktigt nöjd med motorn. Den går ojämnt, tycker han, den knycker.

Oden-Teaterns annons den 1 okt 1910 preciserar följande inslag i sin fullständiga bildserie "öfver hela veckans stora flygtäflingar, tagen af den öfver hela världen välkända filmsfirman Pathé Frères": *Aviatikern Nervös ankomst den 25 sept. Aviatikern Svendsens ankomst den 27 sept. På flygfältet. Konung Gustaf låter hr Ask förevisa det Ask-Nyropska planet. Prins Eugen och baron Cederström. Baron Cederströms start med aeroplanet Blériot. Hr Svendsens start med aeroplanet Voisin. Aeroplanen under flykt. Hr Svendsens nedstigning. Baron Cederströms nedstigning m m, m m.*

³ Hamiltons utbildning skedde vid Breguets flygskola utanför Douai i norra Frankrike 20 februari – 20 juni 1911. Hans hustru Ellen blev under vistelsen i Frankrike troligen den första svenska kvinnliga flygpasageraren, förare var Legagneux. Se Flyghistorisk Revy 32, "Historien om Breguet B 1" (SFF, 1986)

⁴ Datum har erhållits i ett e-brev från Jan Waernberg. Hans bok "Pionjärflygare" anger inget exakt datum.

⁵ Carl Olof (Olle) Dahlbeck föddes 15/5 1884 i Stockholm och avled på Sahlgrenska sjukhuset i Göteborg 4/10 1930. Han utbildades sig vid Grahame-Whites flygskola vid Hendon i London under en och en halv månad 1911 och erhöll 29 augusti genom Brittiska Aviatörsklubben internationellt aviatördiplom nr 120.

⁶ Antalet piloter med licens var 10 vid slutet av 1912 och dessutom fanns ca ett halvt dussin piloter som flög "utan formaliteter". Vid krigsutbrottet 1914 fanns 20 st. Allt enligt boken om KSAK "75 år i luften".

⁷ Enoch Thulins doktorsavhandling granskas i en artikel i SFT nr 3 1991 av Knut Fristedt. Fristedt konstaterar där att "avhandlingen är av aerodynamisk natur, men den kan inte med bästa vilja kallas flygteknisk". Lyftkraftens uppkomst behandlades således inte och Thulin var närmast inne på tillämpning av slagvinge-principen (ornithopter).

⁸ Detta arméns första flygförband 1912 vid Axvall löd under fortifikationen och närmare bestämt Kungl. Fälttelegrafkåren, Ing 3 vid Marieberg i Stockholm. Sammansättningen var tre officerare; Henrik Hamilton (chef), Gösta von Porat och Allan Jungner samt en underofficer, Eugen Andersson (senare Ahnsjö) och ett manskap om 8 man. Se Flyghistorisk Revy 32, "Historien om Breguet B 1" (SFF, 1986). Här kan man bl a läsa (utdrag ur Anderssons dagbok) att von Porat 29 september nådde en höjd av ca 900 meter med M 1-planet med en flygtid av 51 minuter. Vidare är noterat för 4 oktober: "Vid provkörningen av biplanets motor stannade helt plötsligt propellern, motorns isärtagning nödvändig, varför flygningarna inställdes för hösten."

⁹ Både M 1 och B 1 finns nu utställda på Flygvapenmuseum. M 1 kunde efter en genomgripande renovering visas i luften 1962 i samband med det svenska militärflygets halvsekeljubileum. Den visade B 1 är en rekonstruktion, färdig 1989, baserad på några bevarade originaldelar. Bakom detta 11 år långa arbete stod bl a SFF och där personer som Rolf Westerberg och Göthe Johansson. Torsten Gullberg har i boken "Svenska Vingar" (Holger Schildts Förlag, 1929) beskrivit det intryck det i stor utsträckning av metall byggda Breguet B 1 gav: "Greve Hamilton flög alltid det jättelika Breguetbiplanet, vilket på marken, på sina tre hjul, kom vankande som en anka, bågnande med vingspetsarna och skramlande med stagen."

¹⁰ Luftskeppet "Hansas" flygning 1912 från Hamburg till Köpenhamn (Kløvermarken på Amager) finns omnämnd i en dansk flygvapenkrönika där det bl a sägs att danska officerare medföljde för att förvissa sig om att ingen fotografering av militära befästningar ägde rum. Den dateras där till den 19 september och uppenbarligen skedde återflygningen till Hamburg samma dag.

¹¹ I SFT nr 3 år 1991 finns en förteckning över dem som först erhöll svenskt flygcertifikat, "aviatördiplom", från SAS (Svenska Aeronautiska Sällskapet; senare KSAK), alltifrån C Cederström med nr 1 år 1910 till C J A Silfverberg med nr 353 år 1926.

¹² Denna flygning i maj 1913 verkar ha varit den första i Jönköping enligt vad Jonny Snell kort omnämner på SFF Smålands webbplats under <http://sffsmaland.se/node/137>.

¹³ I Flyghistoriskt månadsblad nr 5/1980 berättar Gunnar Bandell om Sundstedts turné i Dalarna 1913 samt återger i faksimil klipp ur Falu-Kuriren samt det speciella programbladet "Luft-Kalle". Bl a heter det: *Sundstedt är hvad man kallar en vacker karl och aviatören promenerade själf ett par gånger öfver fältet, så att man i god ro kunde inpränta hans drag i minnet.*

¹⁴ Om Sundstedts flygning i Boden 1913, se <http://www.flygetshus.nu/historia.htm>

¹⁵ Om Sundstedts besök i Visby 1913 berättas kort men med bild i Lars Gibsons "Flygskränikor 7", baserat på en artikel av Ola Sollerman i Gotlands tidningar från 20 december 1973.

¹⁶ Chevilliard börjar sin svenska turné 1913 med att besöka Göteborg den 14-15 september efter att ha anlänt från Köpenhamn. Hugo Sundstedt med hustru samt en direktör Levin medföljer turnén. Därefter följer Halmstad den 16-17:e, Jönköping den 18:e, Malmslätt den 20:e och Stockholm den 21:a. Efter Stockholm besöker han så Gävle, Falun, Västerås, Uppsala och Norrköping, varifrån han beger sig mot Kristiania (Oslo) via Karlstad. Jonny Snell har på SFF Smålands webbplats under <http://sffsmaland.se/node/141> presenterat både Maurice Chevilliards levnadshistoria och hans svenska turnéprogram. Om Chevilliards besök i Gävle den 24-25:e september berättas i en artikel i Flyghistoriskt Månadsblad 10/1978 av Nils Söderberg. Där sägs bl a att skeppsedarhustrun Lisa Brodin blir den första kvinnliga flygpassageraren i Sverige.

¹⁷ Om SAS propå om lagstiftning 1913, se "75 år i luften", boken om KSAK:s 75 första år av Yngve Norrvi. Här framgår att KABA, som åren före första världskriget var militärattaché i Paris, där kunde bevaka diskussionen om "luftens frihet" inom FAI och introducera frågan i Sverige.

¹⁸ Om Thulins postflygningar under 1913 och 1914 har Fredrik Ydell skrivit i SFT nr 1/2005.

¹⁹ Om Sundstedts flygning från Paris till Malmö 29-30 juni 1914 och haveriet vid Erikslust berättar Sven Rosborn i SFT nr 3 år 2003. Se även Flyghistorisk Revy (1980) om "Flygpionjärerna i Landskrona och Ljungbyhed", sid 26ff (faksimilåtergivning av notis i Hvar 8 dag nr 41 12 juli 1914)

²⁰ Det på grund av diverse missöden relativt stora behovet av reservdelar och reparationer vid den flygskola som sommaren 1914 flyttats till Märsgarn vid Hårsfjärden irriterade marinledningen som bestämde att "flygbåtarna" skulle *bogseras* till Galärvarvet för reparation. Flygarna tog detta som en "knäpp på näsan" och begärde kollektivt den 28 juli att få slippa framtida flygtjänst! När första världskriget utbröt några dagar senare, rann "myteriet" ut i sanden. Se sid. 23 i Anders Annerfalks bok "Flygvapnet – en historisk översikt" (Aviatic Förlag, 1994).

²¹ Om denna första Sveriges första luftfartslag 1914 och senare sådana kan läsas i Günther Sollingers bok "Svensk civil luftfart 1923-1945" (Uppsala 1998).

²² Olyckan i Karlskrona 18 juli 1915 beskrivs i Sydöstran 3 maj 2006, baserat på vad "flygentusiasten" Håkan Karlsson berättat. Ett citat ur Sydöstrans webb-utgåva:

"Dåtida tidningar berättar att planet, som hade den militära beteckningen S 54, torsdagen den 15 startat en långflygning till Ystad. Ombord fanns piloten Sven Malmqvist och löjtnant Rolf Hamilton. Den sistnämnde var för övrigt son till dåvarande kårchefen i Karlskrona. Sven Malmqvist var en av pionjärerna inom svenskt flyg. Han var den 24:e i landet som fick "aviatorstillstånd"- dåtidens flygcertifikat.

En flygtur tur och retur till Ystad var på den tiden ett fleradagarsprojekt och först vid sextiden på morgonen den 18 juli kunde morgonpigga Karlskronabor se dubbeldäckaren göra en sväng över Karlskrona på väg in för landning utanför Stumholmen. Ögonvittnen beskriver ett snabbt förlopp sedan piloten börjat glidflyga ner mot vattenytan. Plötsligt tippade planet hastigt framåt, troligen orsakat av en vindby. Piloten Sven Malmqvist som inte var fastspänd i sittbrunnen kastades ur planet och ögonvittnen i land kunde se hur han föll från 50 meters höjd ner i vattnet. Planet kantrade nu fullständigt och välte så att det blev liggande upp och ner. Vingarna bröts av och planet störtade i vattnet. Strax innan det slog i vattenytan kastades också löjtnant Hamilton ur.

Flera personer som sett händelsen tog sig med småbåtar ut till haveriplatsen som låg 150 meter utanför Stumholmen och kunde snabbt hitta de båda flygarna som hade flytväst. Piloten Sven Malmqvist konstaterades död medan Rolf Hamilton visades svaga livstecken. Han avled dock när han anlände till sjukhus.

Olyckan fick stor uppmärksamhet. Det var den dittills allvarligaste olyckan inom flyget i Sverige. Den första dödsolyckan hade inträffat bara 1,5 månad tidigare när Carl Silow dog i en krasch i Stockholm <skall vara Malmen>."

²³ Det den 20 augusti 1915 i Landskrona överlämnade planet flögs sedan till Malmen av Nils Kindberg. Se Flyghistorisk Revy (1980) om "Flygpionjärerna i Landskrona och Ljungbyhed".

²⁴ Bankdirektör Carl Frisk (1865-1944) var en central gestalt inom det tidiga flygets organisation. Han valdes in i SAS styrelse 1915 och verkade inom efterföljaren KSAK till 1936. Stig Kernell har skildrat honom i en artikel i tidskriften MACH nr 71.

²⁵ I ett supplement till Nordisk Familjebok, Uggleupplagan, utgivet 1924 står under artikeln Järfva-fältet att läsa: "1916 bestämdes genom k. br. 4 aug., att start- och landningsplatser för flygplan skulle anordnas strax n. om Järfälla kyrka, och ha till följd däraf omfattande planerings- m. fl. arbeten utförts å flygfältet huvudsakligen såsom nödhjälpsarbeten. 2 hangarer ha uppförts s. ö. om Ålsta."

²⁶ I "Ett år i luften 1964" (*Allhems*) berättar Nils Kindberg om sina provflygningar 19-20 februari 1918 med Thulin typ H, "Kryssaren", på isen i Lundåkrabukten söder om Landskrona. Kindberg ger i sin kanske litet väl mycket lovprisande text planet ett gott betyg.

²⁷ Om marinflygaren Ivar Sandström kan läsas på http://web.telia.com/~u87146397/gotland2/sandstrom/sid_01.htm

²⁸ Thulins koncession 1918, som aldrig kom att utnyttjas, grundade sig på en grundlig utredning som SAS utfört.

²⁹ Om svenska flygares deltagande i Finlands frihetskrig har Nils Söderberg skrivit i Flyghistoriskt Månadsblad nr 3, 4 och 10 för år 1978.

³⁰ [Den 6 mars 1918 räknas som det finska flygvapnets födelsedag. von Rosens "bomärke" kom att fram till 1945 användas som det finska militärflygets nationalitetemärke i form av ett blått hakkors på vit botten. Även senare har plan "döpts" till "Kreivi von Rosen" \(greve von Rosen\) som minne av donationen. Se bl a Flyghistorisk Revy \(1980\) om "Flygpionjärerna i Landskrona och Ljungbyhed".](#)

³¹ Om diskussionerna och besluten vid de Nordiska flygkonferenserna kan man läsa i Günther Sollingers "Svensk civil luftfart 1923-1945" (*Uppsala 1998*).

³² Mer att läsa om Aeroklubben i Göteborg och dess insatser för Torslanda, ILUG m m under 20- och 30-talen finns i praktverket "Svenskt flyg och dess män" (1940).

³³ [Mer finns att läsa om Elis Nordquist finns i Stig Kernells artikel i SFT nr 5 år 2002, "Elis/Esse Nordquist - en flygande pionjär".](#)

³⁴ Tidningen Dagens Nyheter understödde Sparmann och Perrini vid deras besök. En söndagsbilagas förstasida pryddes med bilder av Stockholm från luften. Efter Stockholmsbesöket avsåg de att flyga till Kristiania (Oslo).

³⁵ IATA utvecklades med tiden allt mer till en intresseorganisation för stora flygbolag än ett mellanstatligt organ. 1919 grundades även ICAN (International Commission for Air Navigation, CINA på franska) som via PICAIO (Provisional International Civil Aviation Organization) 1944 blev ICAO år 1947. Det är ICAO som svarar för allt flygets regelverk vad avser juridik, trafikregler, krav och standarder ("standardatmosfär enligt ICAN"), säkerhet m m. Sverige förefaller ha anslutit sig först åren runt 1930 till ICAN vad avser exempelvis registreringsbeteckningar och luftvärdighetsbestämmelser.

³⁶ Den norske flygaren Tancred Ibsen säger sig vid sin höjdflygning för certifikat ha uppnått 5.100 meters höjd från Kjeller 1917. Han hade en passagerare med sig och planet var en Hærens Flyvemaskinfabrikk FF.3 Hydro med namn "Oscarborg Fred. Olsens gavefly". Resultatet förefaller inte att ha registrerats officiellt.