BULLTOFTA FLYGSTATION

En berättelse om flygets historia i Malmö 1923–1972

JAN WAERNBERG

ELBOGEN MALMÖ FORNMINNESFÖRENING GRYPS NR 4

BULLTOFTA FLYGSTATION

En berättelse om flygets historia i Malmö 1923–1972

JAN WAERNBERG

ELBOGEN MALMÖ FORNMINNESFÖRENING, GRYPS NR 4

Redaktör och ansvarig utgivare:
Fil kand Elsebeth Bager

Redaktionskommitté:
Bitr stadsantikvarie Ingmar Billberg
Lektor Hans Ersgård
Bitr stadsarkivarie Lars Jörwall
Skriftställaren, jur kand Bengt Liljenberg

Bidrag till tryckningen av Gryps Nr 4 har lämnats av
Mamö Förskönings- och Planteringsförening.

Bilden på omslagets framsida: Transairs DC-6B "Stockholm" parkerad framför Bulltofta terminalbyggnad. I tjänst 1962–1965 med registreringen SE-BDG. Foto: Berndt Johnsson AB, Malmö.

© Författaren och Elbogen Malmö Fornminnesförening

BTJ Tryck AB, Lund 1995
ISSN 1102-2892
ISBN 91-85156-39-6

INNEHÅLL

Förord 5
Bulltofta Flygstation 1923–1972
En berättelse om flygets historia 7
Bulltofta – en plats med gamla anor 9
Före flygplanet – bland luftballongernas skojare och äventyrare 13
Från Limhamnsfältet till Jägersro – motorflygplanets
pionjärår i Malmö 23
Flyguppvisningarna i samband med Baltiska Utställningen 1914 ... 41
Spillepengen eller Bulltofta som Malmös framtida flyghamn? 51
De första flygningarna efter första världskriget 61
Planfabriksaktiebolaget Pålson 63
Johan "John" Jönsson och Malmö flygkompani 73
När Bulltofta blev Malmö stads flyghamn 83
Bröderna Florman griper in 95
AB Aerotransport bildas 99
Flygtrafiken påbörjas 105
Provisoriet Bulltofta blir permanent 123
ABA's flygningar 1927–1929 131
AFI – AB Flygindustri 1925–1935 133
1930-talet: Strävan till flygtrafik året runt 139
Livet på Bulltofta under 1930-talet 147
Flygåret 1936 159
Flygdagen 1936 163
Lappland störtar 167
Aeromateriels och Aeroklubbens flygskolor 171
Det andra världskriget bryter ut 183
Bulltoftas framtid och ABA's efterkrigsplanering 197
AB Skåneflyg 203
Tidningsflyget och bruksflyget 215
Transair – bolaget som öppnade vägen till solen 227

"Bullertofta" och frågan om Malmö nya flygplats 235
Flygplan använda på Bulltofta och/eller i Malmö 1919–1940 253
Käll- och litteraturförteckning 257
Index 259
Förkortningar 263

FÖRORD

År 1986 ansåg dåvarande ordföranden för Svensk Flyghistorisk Förening – Skåneavdelningen, Lennart Larsson, att det var på tiden att någon dokumenterade Malmö stads flygstation Bulltofta. Fjorton år hade gått sedan flygtrafiken avvecklades och många kände att något en gång varaktigt höll på att försvinna. Undertecknad fick uppdraget och påbörjade en undersökning av fältets historia.

Jag har därvid haft god hjälp av många människor som bidragit med råd och stöd. Främst vill jag tacka den outtröttlige bulltoftaveteranen och risebergabon Ove L. Palmqvist som tillsammans med mig i olika sammanhang sökt värna det gamla flygfältets kvarvarande byggnader och historia. Från Flyghistoriska föreningen vill jag särskilt tacka inte bara Lennart Larsson, utan även Nils-Arne Nilsson, Torsten Höjrup, Sten Mårtensson, Lennart Malmros, Karl-Erik Ekdahl och Nils "Loffe" Elofsson. Från Malmö Museer har Martin Miettinen och Göran Winge samt Anders Reisnert på olika sätt bidragit med sitt vetande om stadens flyghistoria och stadshistoriska utveckling.

Stadsarkivets Kjell-Åke Karlsson ledde in mig till digra dammiga luntor på bågnande hyllor djupt nere i det gamla stadsarkivets källarelokaler, och fann svaren på många av mina frågor.

Från Malmö Fornminnesförening fick jag snart ett starkt stöd för föreliggande bok, och Elsebeth Bager samt Tore Persson kom inte bara att kritiskt och sakligt granska boken utan kom även med goda tips och råd. Tack!

Tryckningen av boken har dessutom möjliggjorts genom att tryckningsbidrag lämnats av Malmö Förskönings- och Planteringsförening, som med detta liksom Malmö Fornminnesförening åter visat sitt ansvar för Malmö Stad och dess levande historia.

Lund 1995.05.01

Jan Waernberg

BULLTOFTA FLYGSTATION 1923–1972

En berättelse om flygets historia i Malmö

På Bulltofta låg under åren 1923 och fram till utgången av år 1972 Malmö Stads Flygstation, och det är om detta flygfält boken handlar. Bulltofta var en jordäga i stadens östra utkant som kom att få en alldeles särskild betydelse inte enbart för skåningar i synnerhet utan även för svensken i allmänhet; en plats som inte bara var Malmö stads flygstation utan också där svenskt trafikflygs vagga stod. Fram till dess att Stockholms nya landflygstation var byggd, var Bulltofta huvudsäte för det svenska flygbolaget Aktiebolaget Aerotransport – grundat år 1924 av de två flygutbildade bröderna Carl och Adrian Florman – det bolag som idag också utgör den svenska delen av det skandinaviska flygbolaget SAS. Bulltofta var, som ABA-kaptenerna brukade säga, Stockholms stads flygstation!

Under 1930-talet var Malmö-Bulltofta tillika en av världens bäst skötta och modernaste flyghamnar, med AB Aerotransport som ett av världens främsta trafikflygbolag med ett omfattande linjenät ut över hela världen och med en flygplanpark som också tillhörde något av det förnämsta som stod att uppbringa. För den jäktade affärsmannen och den bemedlade turisten fanns här en möjlighet att på kortast möjliga tid med flygets hjälp nå ut till vilken plats som helst på jordens yta. Det var inte för intet som malmöborna med stolthet kunde kalla sitt Bulltofta för "Nordens Port Said"! Förhållandet skulle raskt gå mot sitt slut under det andra världskriget, då den flygtekniska utvecklingen hade ändrat förutsättningarna för Bulltofta som flygplats att hävda sig. Flygplanen hade under tiden blivit allt större och tyngre, och detta medförde begränsningar för den nya tidens frakt- och passagerarflygplan att trafikera fältet under vinterhalvåret, då regn och snö gjorde fältet blött, lerigt och tungt.

Efter många och långa utredningar fattades till slut ett beslut att låta bygga ett nytt flygfält, som inte bara skulle bli Malmös utan även Skåneregionens huvudflygfält. Detta flygfält, som lokaliserades till Sturup, kunde invigas i december 1972.

Efter det att den huvudsakliga flygtrafiken flyttat från Bulltofta till

Sturup kvarstod på det gamla flygfältet under en lång tid framöver flygtrafikkontrollen, ett antal mindre flygbolag samt Malmö Flygindustri "MFI" liksom en uppsjö av materiella minnen från en tid då malmöborna med fog kunde tala om "sin" flygplats. Allt eftersom åren rinner iväg förändras också det gamla flygplatsområdet; gamla byggnader försvinner för gott, förändras eller ersätts av nya byggnader. I dag finns inte många spår kvar av det gamla flygfältet, som delats i mitten av den genomgående fyrfiliga Ringvägen, och av själva startbanan finns endast några bitar kvar.

Ett fåtal byggnader minner emellertid om fältets ursprungliga verksamhet: tydligast syns detta på det gamla flygfältets södra sida där 1959 års terminalbyggnad, 1961 års radarstation, 1925 års välvda trähangar och 1963 års röda Transair-hangar (nu Mölledalsskolan) höjer sig bland områdets industri- och bostadsbyggnader. På fältets norra sida, delvis inklämt och gömt finns emellertid nästan alla byggnader kvar, som under krigsåren hyste den Tionde jaktflygflottiljen, den flottilj för Skåneregionens luftförsvar som i dag är baserad vid Barkåkra utanför Ängelholm.

Tyvärr är det ju inte enbart de materiella spåren som försvinner, utan också människors minnesbilder av det som en gång varit. Trots att den moderne flygresenären av idag, som anländer till Sturup, redan i ankomsthallen möts av skylten "Welcome to Malmoe", så räknas väl just Sturup till den rad av flygplatser som, anlagda under efterkrigstiden, snarare kan betraktas som regionalflygplatser än just knutna till den ena eller den andra staden.

Det är kanske främst av den anledningen, som det kan vara på tiden att stanna upp och försöka sätta på pränt något av den flyghistoria, som är förknippad med platsen. Även om tonvikten i den föreliggande framställningen ligger på Bulltofta, skall vi inledningsvis beröra Malmös tidigare flyghistoria, den som är förknippad med luftballongens era, samt de tidiga pionjäråren på flygets område. Vi skall se vad det var som ledde fram till att just Bulltofta valdes som plats för stadens flygstation, och vi skall följa utvecklingen fram till det andra världskrigets utbrott. Världskrigets aktiviteter skall endast kort beröras, och vi skall se på vad sätt de kom att få betydelse för diskussionerna om framtiden och ersättningsfrågan, vi skall se hur flygtrafiken kom igång efter kriget och hur olika flygföretag kom att etablera sig på Bulltofta, vi skall följa charterflygets uppgång och fall, och vi skall slutligen se hur avvecklandet av flygplatsen gick till. Så det är bara att tända läslampan och spänna fast sig i favoritfåtöljens säkerhetsbälten för en flyghistorisk resa i tid och rum – Welcome on Board!

BULLTOFTA – EN PLATS MED GAMLA ANOR

Den 10 februari 1919 landade det första motorflygplanet på Bulltoftafältet, och från och med detta år har platsen för evigt kommit att förknippas med flygaktiviteter av olika slag. Tyvärr kom den tidens press knappast att inse vilken betydelse landningen hade, trots att Bulltofta redan 1917 hade varit påtänkt som plats för Malmö Stads framtida flyghamn. Först från 1923 fram till det att Bulltofta flygstation avvecklades 1972 blev Bulltofta liktydigt med flyget i och omkring Malmö.

Mindre känt är att platsen faktiskt har äldre anor än så; när den senaste inlandsisen drog sig tillbaka från den Skandinaviska halvön 5–7.000 år före Kristus, bildades ett område med sandbankar och sandhögar utmed Segeåns utlopp, som tidigt kom att befolkas av olika nomadfolk. I samband med olika utbyggnader och anläggningsarbeten inom flygplatsområdet har arkeologer kunnat påvisa spår av mänsklig aktivitet ända sedan dess. Jakt, fiske och renskötsel har utgjort den huvudsakliga näringen för dessa nomadfolk, som levt på en tundraliknande slätt.

Den sandrevsbildning som skapades under tidernas gång av Segeåns vattenflöde antog en bågliknande form och kom långt senare att kallas för Hohögarna. Längst bort i väster låg "skjutbanekullen" och om vi följer Sallerupsvägen österut mot Risebergaområdet norrut kommer vi därnäst till den plats där "Kung Karls hög" fordom låg och som markerade Hohögskullarnas östligaste del. Arbetena på den permanentade banan och på den nya flygplatsterminalen under 1950-talet kom att gå hårt åt de gamla Hohögarna, som idag har ett blygsammare format i såväl utsträckning som form.

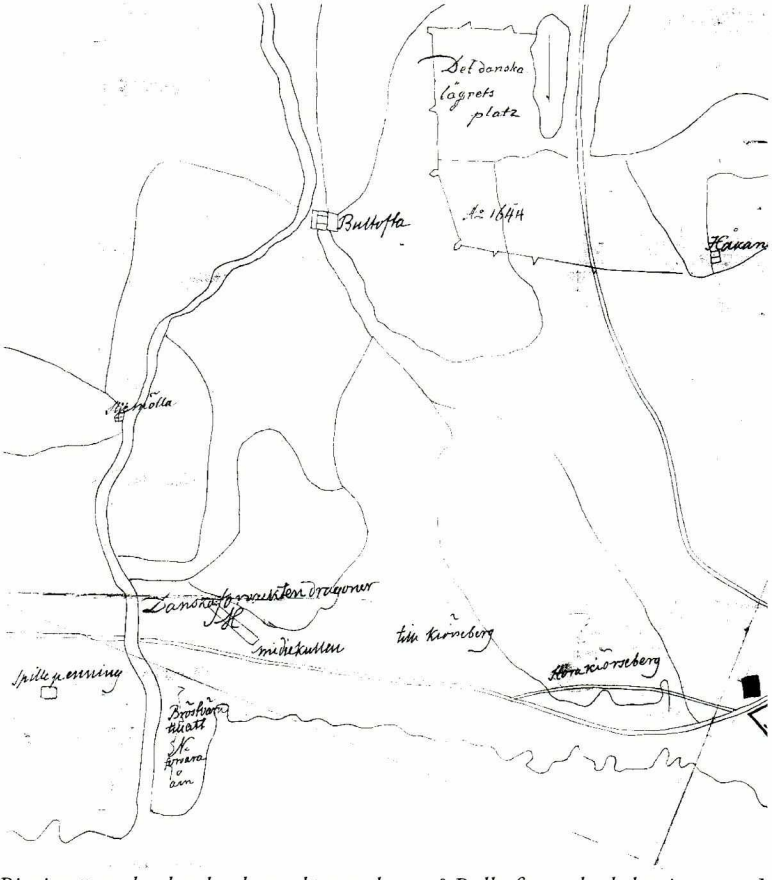
Första gången vi i historiska sammanhang stöter på namnet Bulltofta är i en överlåtelsehandling i Lunds Stifts arkiv från åren 1342–1346, då "Booltoftae By" kommer i stiftets ägo. Ortsnamnet anses härlett av orden *bol* och *toft*. Bol var en skatteteknisk term från vikingatiden och anknöt till att böndernas mark värderades i bol, medan toft helt enkelt betydde

hustomt. År 1434 kom området i Erik av Pommerns ägo, men avyttrades efter hand till olika stormän.

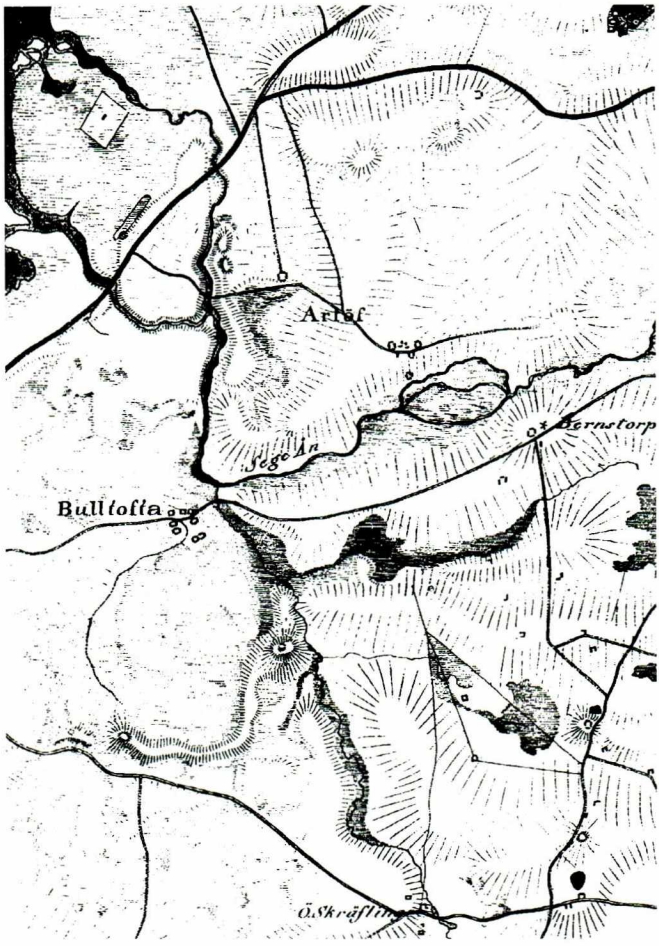
Under de svensk-danska krigen användes denna del av Malmö för bivackeringar av truppstyrkor och högkvarter, särskilt när någon part belägrade staden. 1677 uppfördes här en stjärnformad skans, vars rester fanns kvar att beskåda långt in på 1800-talet.

Bygemenskapen omfattade till en början flera olika gårdar och hus, men efter enskiftet 1812 bestod byn endast av tre gårdar, varav Bulltoftagården var den största. Här fanns såväl ett bränneri som ett oljeslageri för tillverkning av linolja.

Mot 1800-talets slut ärvdes Bulltoftagårdens 500 tunnland stora areal av



Ritning över det danska dragonlägrets skans på Bulltofta under belägringen av Malmö 1644. (KrA, kopia i MSA)



Kartbild över Bulltofta i början på 1800-talet (ur Skånska Rekognosceringskartan 1812)

Ludwig Kockum, som lät uppföra ett ståtligt corps-de-logis med tinnar och torn, i folkmun kallat för "Slottet".

Han dog 1905 och hans änka, Lotten, fullföljde då den redan påbörjade försäljningen till Malmö stad med undantag av huvudgården och dess närmaste område. Marken överläts senare till Kronprinsens Husarregemente tillsammans med Limhamnsfältet som kompensation för att regementets förra exercismark hade tagits i anspråk för anläggandet av Slottsparken. Husarregementet kom dock endast att använda Bulltofta i ringa utsträckning, och då främst som betesfält för hästarna samt i samband med fältrittövningar. På fältets östra del längs Hohögarna kom ett par gevärs-

Husartrupp på Bulltofta. (MM. CF 605)

skjutbanor att anläggas. Då Limhamnsfältet låg närmare till för husarerna kom detta fält att användas betydligt flitigare. Efter det att flygtrafiken hade kommit igång på Bulltofta 1924 kom dock fältet även i fortsättningen att användas av husarerna, särskilt i samband med de årliga repetitionsövningarna.

1925 års försvarsbeslut innebar att man slog samman de tre skånska kavalleriregementena (K 5 i Helsingborg, K 6 i Ystad och K 7 i Malmö) till ett enda, Skånska Kavalleriregementet K 2, vilket skulle förläggas till Helsingborg. I och med detta lämnade således Husarregementet Malmö för gott, och den 18 september 1927 ägde det gamla kavalleriregementets avskedsparad rum på Limhamnsfältet.

En annan användning av Bulltofta – särskilt då fram till och med 1923 – blev i samband med fältrittävlingar, anordnade antingen av Husarregementet eller av Skånes Galopp och Travbana. Jägersrobanan användes ju främst för trav- och galopptävlingar, men passade mindre bra för fältritttävlingar. Till skillnad från Limhamnsfältet och Jägersro var Bulltofta både flackt och kuperat på en och samma gång på grund av Hohögarna.

FÖRE FLYGPLANET – BLAND LUFTBALLONGERNAS SKOJARE OCH ÄVENTYRARE

Det kan lika gärna sägas redan nu – den första luftfarkosten på Bulltofta var inget flygplan alls – utan en gasballong ! Året var 1881, och det skulle dröja ända till 1919 innan det första motorflygplanet gjorde sin debut på just Bulltofta.

Innan Bulltofta började användas av våra luftfarare var det även andra platser i Malmö som på ett eller annat sätt kom att bli förknippade med olika slag av luftfarkoster; det var Davidshalls och Fredriksbergs nöjesträdgårdar, det var Limhamnsfältet och Jägersro Trav- och galoppbana, det var utställningsfältet vid Borgmästaregården och det var Spillepengsmarken.

Det var väl också typiskt för epoken att det var via ballongen som malmöbon först skulle stifta bekantskap med människans första lyckade försök att erövra lufthavet. Det hela hade ju börjat 1783 med att de franska bröderna Etienne och Joseph Montgolfier förfärdigat sig en luftballong som fylldes med varm luft och därmed satte igång en utveckling på det aeronautiska området som snabbt spred sig över hela jordklotet. Redan året därefter hade den franske fysikern Jaques A. Charles fått fram vätgas med vilken han fyllde en luftballong som därmed besatt en bättre lyftkraft men samtidigt också var mera brandfarlig och giftig.

I Sverige skulle vi tidigt få stifta bekantskap med luftballongen, och redan 1786 kunde den första gasballongen släppas till väders i Stockholm, dock inte med en människa utan med en katt och en tupp som passagerare! 1799 kom nästa uppsläppande av en ballong att äga rum, och det var den engelske fysikern och globetrottern Edward Daniel Clarke som under en resa i Lappland lät tillverka en luftballong – allt för att förnöja lapparna.

Till en början var det naturvetenskapligt inriktade personer som intresserade sig för varmlufts- och vätgasballongen, men steget över till att använda den till militära eller rent nöjesmässiga ändamål var inte långt. Under sommaren 1805 hade Stockholm gästats av den självutnämnde belgiske "professorn" Etienne Gaspard Robertson, som under många år rest

runt i Europa med fysikaliskt inriktade föreställningar med elektromagnetiska apparater och en Laterna Magica. Han hade nu skaffat sig en vätgasballong, och vid olika tillfällen kom också någon av hans i dag tyvärr okända medhjälpare att kasta sig ut från ballongen och dala ner mot marken i en fallskärm! Redan följande sommar kom han att besöka även den danska huvudstaden Köpenhamn, och förmodligen har säkert någon malmöbo kunnat åse spektaklet.

Samtidigt hade två unga danskar börjat tävla om vem som först skulle kunna bli färdig med sin luftballong och därmed bli förste dansken upp i luften; kopparsmeden Carl-Friedrich Kierstrup eller studeranden Johann Peter Colding. Kierstrup råkade ut för ett flertal motgångar, och fick bland annat uppleva hur de engelska belägringsstyrkorna 1808 i samband med Napoleonkrigens slutskede steg i land norr om Köpenhamn och beslagtog hans nästan färdiga luftballong. Vid detta tillfälle skall man från den svenska sidan även ha kunnat se hur de engelska expeditionsstyrkorna använde sig av till sina fartyg fast förankrade spaningsballonger, och det sägs att en sådan luftballong under hårt väder skall ha slitit sig och drivit över till den svenska sidan där den påträffades först ett trettiotal år senare i starkt förmultnat skick.

Sverige och Danmark befann sig dessutom på olika sidor i konflikten, och till Danmark hade även en av de sammansvurna i mordet på den svenske kungen Gustav III flytt, Carl Fredrik Ehrenswärd. Han kom nu att författa mot Sverige starkt kritiska pamfletter som med hjälp av små obemannade luftballonger, tillverkade av Colding – som tidigare gjort postballonger med vilka den danska ledningen kunde upprätthålla kontakten mellan Fyn och det av engelska flottan belägrade Själland. Den svenske militärbefälhavaren i Skåne kunde snabbt samla in de danska propagandaballongerna som främst hamnade i nordvästra Skåne. Colding kunde efter det att stridigheterna upphört, fortsätta med arbetet på sin luftballong, och arbetet kröntes med framgång den 10 november 1811, då han blev den förste danske ballongföraren med en vätgasballong, med vilken han gjorde ett antal luftseglingar.

Det skulle nu dröja nära fyrtio år innan det åter blev aktuellt med bemannade luftballongseglingar, och det skulle då vara den under år 1843 etablerade nöjesparken Tivoli, som skulle sätta igång en tradition på luftballongområdet, som skulle fortleva långt in i 1900-talet. Etablerandet av Tivoli kom att inspirera även andra städer till att starta liknande

nöjesparker, och staden Malmö ville inte vara sämre; redan 1843 startade Stadt Hamburgs Trädgård inne i den gamla staden, och 1846 kunde nöjesanläggningen som en del av sina attraktioner bjuda på uppsläppandet av mindre vätgas- och luftballonger.

Fredagen den 13 mars 1846 annonserade en Wilhelm Horst om uppsläppandet av en luftballong som skulle lyfta ett levande djur – okänt vilket – som när den uppnått en höjd av 200 till 300 alnar skulle återkomma till jorden med en fallskärm. Halvtannat år senare har samme Horst slagit sig samman med "minut-springaren" Daniel Hasse, som var vältränad idrottsman och atlet, och som brukade ge föreställningar i konsten att springa en svensk mil på 32 minuter. Dessa lät den 15 november 1846 annonsera om uppsläppandet av "3ne stora Pinnedantiska Montgolfieriska Luftballonger (som här aldrig förut blifwit förewisade), hwilka med en högst owanlig hastighet förswunne för publikens ögon, sedan de blifwit i publikens närwaro fyllde och förwandlat färg efter uppstigandet."

Sommaren 1851 gästades Tivoli av den italienske luftskepparen Joseph Guiseppi Tardini, som närmast kommit från St Petersburg och Stockholm. Denne genomförde en rad lyckade uppstigningar från Tivoli, och skulle den 15 augusti 1851 bli den förste som seglat med en luftballong från den danska sidan över Öresund till Skåne. Även om han aldrig gav någon uppvisning, som berörde Malmö, har säkert mången malmöbo antingen från stranden eller också inne i Köpenhamn kunnat följa hans luftseglingar.

Det verkliga genombrottet för bemannade luftballongseglingar skulle emellertid skapas av det fransk-tyska kriget 1870/71. Något som hade väckt stor uppmärksamhet hade varit de franska styrkornas utnyttjande av gasballonger, vilka inte enbart användes för den militära spaningen utan också för den post- och personbefordran man på den franska sidan hade kunnat upprätthålla mellan det av de tyska styrkorna belägrade Paris och det övriga Frankrike.

Omedelbart efter krigsslutet försökte man på flera olika sätt slå mynt av det allmännas intresse och nyfikenhet på luftballongen. I Malmö var man också nyfiken och om en möjlighet yppades att engagera en luftballong var nöjesträdgårdarna beredda att snabbt slå till. Först på plan blev Fredriksbergs trädgård i Östra Förstaden, som under sommaren 1871 fick besök av en blandad engelsk-fransk cirkustrupp, i vilken akrobaten och luftballongskepparen Eugéne Pascal ingick.

Pascal hade turnerat en kort tid ute i Europa med ett cirkusnummer, där

han hängande i en trapets under ballongen utförde ett antal akrobatiska nummer. Det var inget ofarligt nummer; inledningsvis hölls ballongen fast till marken på en viss höjd varvid Pascal utförde sina konster, och numret avslutades med att ballongen släpptes fri med Pascal i trapetsen. I reklamen påstods dessutom att Pascal ute i Europa skulle ha utfört ett liknande nummer med en fröken Berger sittande på sina axlar.

Det hade varit meningen att Pascal skulle ha utfört sitt cirkusnummer den 2 juli 1871, men i sista stund inställdes det hela under förevändningen att Pascal "illa stukat sin venstra hand", ett svepskäl ingen i Malmö tycktes tro på. Pascal for istället till Köpenhamn, där han den 4 september fick tillstånd att uppträda på Christiansborgs slotts rid- och exercisplats. Detta kom att ske den 5 november, men slutade i fiasko. Pascal fann vid uppstigandet att ballongen inte lyfte som han tänkt sig, så han beslöt att avbryta det hela, vilket emellertid publiken inte accepterade utan stormade biljettkontoret, krävde pengarna åter och rev sönder ballongen.

Det lände dock Pascal till heder att han oaktat denna motgång inte gav tappt, utan senare – i full snöyra den 26 november samma år – gav en lyckad föreställning på Christiansborgs slottsgård. Han fortsatte ett par år med samma nummer ute i Europa, men råkade till slut ut för en allvarlig olycka, när ballongen efter frisläppandet – och med Pascal hängande med foten i ett rep under trapetsen – inte steg som avsett var utan släpade längs marken. Fransmannen blev då illa tilltygad, och tvingades lämna cirkusarenorna.

Det skulle nu dröja ytterligare tio år innan en ny luftballonguppstigning aviserades i Malmö, och denna gång var det Davidshalls trädgård (startad 1862 av David Lenander) som engagerade en nybliven dansk luftskeppare vid namn Charles Feldtmann med luftballongen "Cape Town". Denne hade tidigare haft problem med att få sin luftballong att lyfta som han önskade, och hade låtit öka ballonghöljets volym för att åstadkomma en ökad lyftkraft. Tyvärr hade samtidigt tågen och repen som omslöt ballonghöljet också ökat i mängd och vikt därtill, så någon förbättring åstadkoms icke. Startplatsen var vallgravsallén utanför värdshuset till Davidshalls Trädgård, och tidpunkten halvåttatiden på kvällen den 18 juli 1880.

Efter en lång fyllning stod det klart för Feldtmann, att ballongen aldrig skulle lyfta, i stället stod den och vajade för vinden. Feldtmann beslöt då att avbryta det hela till publikens förtrytelse. Trots detta försökte han bara ett par dagar senare att upprepa startförsöket, denna gång inne i Köpenhamn, men även vid detta tillfälle slutade det hela i ett fiasko. Han gav emellertid

Luftsegling i Malmö.

Söndagen den 2 Juli 1871, kl. 8 e. m.,
kommer
från förlustelsestället **FREDRIKSBERG**
den franske aeronauten

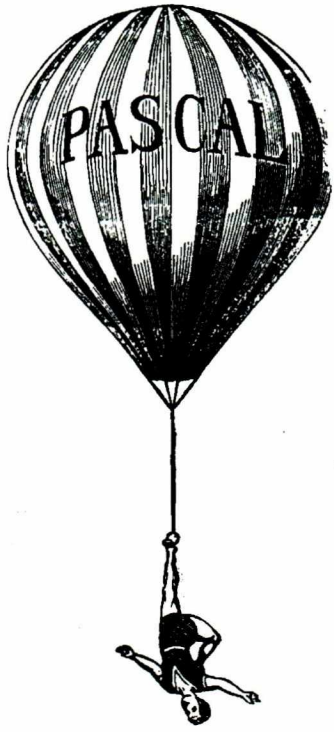
M:r EUGÈNE PASCAL

att företaga en luftresa med ballon.

M:r Pascal, i sin genre aeronaut utan medtäflare, har härmed äran underrätta publiken, att han ofvan utsatte dag kommer att företaga en luftsegling härstädes.

Sättet, hvarpå uppstigandet eger rum, är så öfverraskande, att det i aeronautens hemland, Frankrike, väckt odelad beundran.

Uppstigandet med ballonen sker nemligen utan gondol; och fasthållande sig endast med ena foten i en vid ballonen fästad metallring, anträder luftseglaren färden. Han vågar påstå sig vara den ende i sitt slag, som under loppet af tio år på detta sätt befarit luftens regioner; och har hittills af ingen blifvit öfverträffad. Han hoppas således att denna ascension, som eger nyhetens behag för den svenska publiken, skall tillvinna sig samma enstämmiga bifall här som öfverallt på kontinenten.



I sammanhang med M:r Pascals uppstigande utföres från kl. 5 e. m. *stor instrumentalkonsert* af hela musikkåren vid Husarregementet *Konung Carl XV*, under anförande af Dir. P. Stadler samt i *Hufvudpaviljongen* och *Trädgården* nya produktioner af de förenade engelsk-franska artisterna.

Entrébiljetter till denna föreställning finnas att tillgå i restaurationerna å Hotel Kramer och Svea samt i Cronholmska bokhandeln till kl. 4 representationsdagen och derefter, så långt utrymmet medgifver, vid ingången.

Pris: 1:sta klass, med tillträde till platåerna och hufvudpaviljongen *2 rdr rmt.*
2:dra klass, med tillträde till trädgården *1 rdr rmt.*

Närmare meddelanden framdeles genom program.

OBS. M:r Pascal anhåller vördsamt att, vid ballonens nedstigande, vare sig i vatten eller på land, honom välvilligt lemnas det biträde, som kan finnas nödigt.

"Luftsegling i Malmö", Annons i SDS 30 juni 1871 med anledning av Pascals aviserade uppstigning från Fredriksbergs Trädgård den 2 juli 1871. (LUB Tidningsarkivet)

DAVIDSHALL.

Hvarje afton kl. 7 och Söndagar kl. 5 e. m.

Konsert och föreställning.

Entré 25 öre. Söndagar 50 öre.

Obs.! I fall ogynsam väderlek inträffar, gifves föreställning och konsert å Varietéteatern i salongen.

Observera!

Onsdagen den 3 Augusti gifves

1:sta stora folkfesten

med konsert, illumination, 6 teaterföreställningar samt briljant fyrverkeri m. m.

Entré 15 öre.

Söndagen den 7 Augusti kl. 7,30 e. m. företager

Luftseglaren herr "Paul Damme"

en uppstigning med sin jätteballong

"Damme",

medtagande passagerare. Ballongen rymmer 70,000 kub.-fot gas. Fyllningen börjar kl 10 förmiddagen.

Olsson & Widerberg

Camera obscura

(eller lefvande bilder)

förevisas dagligen från kl. 8 f. m. till 7 e. m., till venster öfver bron emellan nya Tullhuset och Kanalen.

Talrika besök ombedjas.

S. Nathan.

DAVIDSHALL.

I dag Lördagen den 6 Aug. 1881 kl. 7 e. m.

Konsert och föreställning.

Entré 25 öre.

Söndagen den 7 Augusti kl. 5 e. m. gifves

En stor Fest.

Kl. precis 7 företager

Luftseglaren hr Paul Damme

en uppstigning med sin jätteballong

"DAMME."

Som passagerare har anmält sig att medfölja

Hr Redaktör Westenius.

Fyllningen af ballongen börjar kl. 10 f. m. och entréen till trädgården kl. 12. Utgångsbiljetter lemnas till kl. 6,30 e. m.

Dessutom uppträdande af

Wartenberg Troupe

samt

Konsert och Illumination.

Entré 75 öre. Barn 50 öre.

Reserverade sittplatser vid ballongen à 50 öre extra kunna erhållas i biljettkontoret.

Olsson & Widerberg.

DAVIDSHALL.

I dag Lördagen den 20 Augusti kl. 7 e. m.

KONSERT.

Entré 10 öre.

Söndagen den 21 Augusti kl. 5–11.

Stor Fest.

Första uppträdandet af det engelska Clowns- och Akrobatsällskapet

"The Shelton".

Kl. 6,45 företager

Luftseglaren hr Eduard Damm

den andra och sista uppstigningen med jätteballongen

"DAMM".

En dame har anmält sig att medfölja, såvida gynsam väderlek inträffar, dessutom medtagas 2:ne andra passagerare à 50 kr. person, när anmalan derom sker på Etablissementet innan kl. 12 Söndag middag.

Ballongens fyllning börjar kl. 12 och på samma tid börjar biljettförsäljningen. Utgångsbiljetter erhållas till kl. 4 e. m., om så önskas.

På det att ett större antal besökande må kunna få tillfälle att å Etablissementet åskåda denna ballonguppstigning, är entrén endast 50 öre.

Abonnementsbiljetter gälla.

Olsson & Widerberg.

Annonser i Skånska Aftonbladet 2, 6 och 29 augusti 1881 i samband med bröderna Damme's uppstigningar i Malmö skulle stimulera intresset (LUB Tidnings-arkivet)

inte tappt, utan försökte komma till rätta med sin ballongs brister. Efter tre års försök lyckades det Feldtmann den 22 maj 1883 att genomföra en lyckad luftballongsegling från Köpenhamn till byn Kastrup – där det många år senare skulle anläggas en storflygplats – men det är en annan historia som vi här inte skall gå in på.

Festarrangören hr Knoblauch vid Olsson & Widerbergs nöjespark Davidshall gav inte upp hoppet att en dag kunna visa bemannade luftballonguppstigningar, och när det bara ett år senare stod klart, att Tivoli inne i Köpenhamn lyckats engagera de två bröderna Paul och Eduard Damme med ballongen "Saturn" för en rad lyckade luftseglingar så slog man till.

Bröderna hade bland annat gjort en lyckad överflygning av Öresund på kvällen den 10 juli 1881 och landat strax söder om Malmö, något man till och med från hustaken i Lund kunnat följa! Senare, den 21 juli, hade

bröderna varit i Jönköping, och skulle efter ytterligare en vecka åter angöra svensk mark efter en vacker luftsegling från Tivoli till Glumslövs backar.

Samma dag detta skedde, den 2 augusti, lät man annonsera att uppstigningar med luftballong skulle äga rum från Davidshall inne i Malmö. Den 7 augusti 1881 kom således den första lyckade luftballongseglingen med start från Malmö att äga rum, och färden gick till en äng utanför Skabersjö och Torup. Paul Damme var luftskeppare och med som passagerare var de båda malmöborna pälsvaruhandlaren Berndt Buttermann samt redaktören och utgivaren av den nykterhetsvänliga och frisinnade tidningen "Framåt", Johann Berndt Westenius.

Den andra uppstigningen ägde rum söndagen den 21 augusti, med brodern Eduard som ballongskeppare, och som passagerare hade anmält sig verkmästaren vid Malmö Yllefabrik, Thomas Hansen, samt den sjuttonårige journalistvolontären Waldemar Bülow från Lund. Den senare hade tillsammans med sina föräldrar kunnat åse den första Öresundsflygningen den 10 juli från takvåningen på huset inne i Lund vid Mårtenstorgets östra sida. Efter övertalning hade han lyckats få följa luftballonguppstigningen mot löfte att referera den i den av fadern startade tidningen Folkets Tidning.

Början av luftballongseglingen startade olyckligt, då fyllningen tog tid, men också beroende på att ett regn under förmiddagen hade fuktat ballonghöljet och tågen, som omslöt detta, så pass mycket att ballongen blev för tung. Efter en sällsynt "låg" luftsegling med materiell förödelse som följd på husen i de angränsande kvarteren – särskilt var det husen vid Lorentzgatan och W:a Långgatan som råkade illa ut, varvid den unge Waldemar Bülow såg sig nödsakad att avbryta färden – kunde ballongen, sedan den lättats på ballast i form av drivankaret, sandsäckar och en passagerare, äntligen nå en vacker höjd. Till slut landade man vid en grusbacke vid Östra Hohögen ute på Bulltofta!

1896 ägde nästa luftballonguppstigning rum i Malmö, och då i samband med den jordbruks- och industriutställning som avhölls i staden detta år. Utställningar hade under senare hälften av 1800-talet blivit populära inslag i samhällsbilden, inte minst för att de gav de borgerliga näringarna och industrin en möjlighet att få visa upp sig och marknadsföra sina produkter. I samband med 1888 års industriutställning hade man i Köpenhamn försökt få tag på någon luftballong att visa upp, men misslyckats. 1890 lyckades det Tivoli att engagera den kända franska familjen Godard med en

jättestor fast förankrad vätgasballong som kunde ta upp ett dussintal personer åt gången, något som hade inneburit en enorm succé.

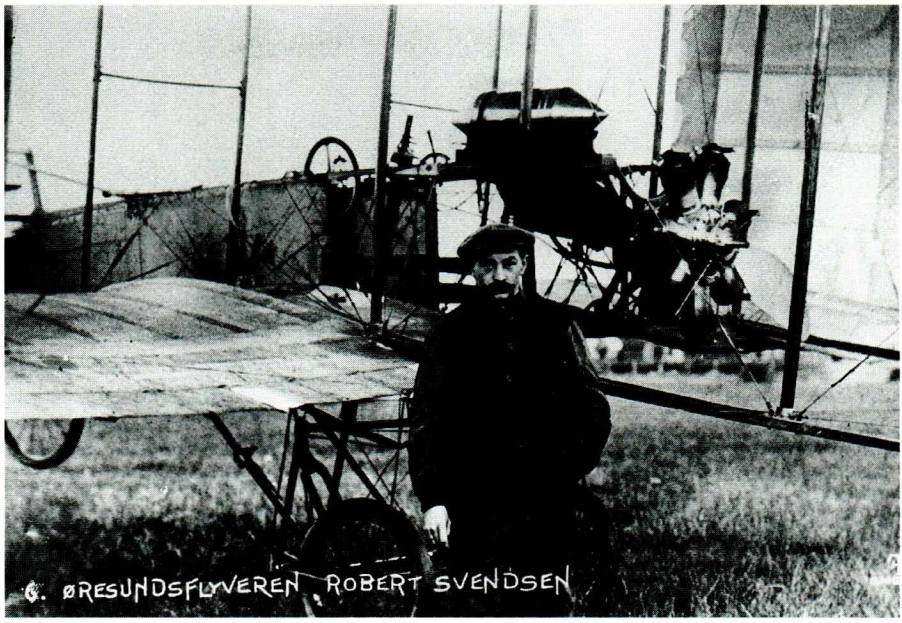
Till sin hjälp kom familjen Godard snart att få en ung dansk medhjälpare, Lauritz Johansen, som efter det att fransmännen lämnat Tivoli, skulle fortsätta som Tivolis egen luftskeppare och snart göra sig ett bekant namn på båda sidor om Sundet med sin friflygande vätgasballong "Falken".

1891 hade den första slöjd- och industriutställningen avhållits i Göteborg, och Malmö ville inte vara sämre. När ett passande antal år gått beslöt man i Malmö att ha sin egen jordbruks- och industriutställning, som skulle äga rum på det område i Malmös västra delar som går under namnet Hästhagen. I samband med utställningen kom Malmös ansikte att moderniseras en hel del. De sista resterna av stadsmuren revs, liksom ett flertal gamla hus. Nya byggnader och torg anlades, och mest omdiskuterat torde uppställandet av kungastatyn på Stortorget ha varit.

Industriutställningen skulle visa vad de borgerliga näringarna kunde prestera, och bland de nymodigheter som erbjöds malmöborna var till exempel belysning med elektriskt ljus samt den första biografen. Publiktillströmningen blev inte precis vad man hade räknat med, så arrangörerna började fundera om det fanns något annat sätt att locka ut publiken till Hästhagen.

Vid den här tiden var det allmännas intresse för luftballongfärder och försöken att lösa flygproblemet intensivt. Tysken Otto Lilienthals glidflygförsök och amerikanen Samuel P. Langleys motorflygexperiment var allmänt kända, och här i Sverige följde vi med spänning polarflygaren Andrées verksamhet och öden. Arrangörerna av 1896 års utställning beslöt då att engagera Lauritz Johansen för fyra uppstigningar med sin luftballong från utställningsområdet. För varje uppstigning skulle den danske luftskepparen erhålla 250 kr samt fri gas – något som motsvarade en utgift på omkring 40–60 kr.

Den första uppstigningen ägde rum söndagen den 26 juli 1896 och kom att gynnas av ett strålande kvällsväder, och det stod klart att utställarna gjort ett genialt drag : om det hittills hade kommit 50.000 besökare till utställningsområdet, skulle det bara under denna söndag möta upp 20.000 personer som lockades av luftballonguppstigningen. Med i ballongen som betalande passagerare var en ung kontorist från malmöfirman Larsson & Malmgren, Herman Lindgren, och det var en lugn men kort tur över Öresund som företogs med landning på den svenska sidan vid Vikhög.



Robert Svendsen poserar i flygmiljö (Martin Miettinens samling)

Den andra uppstigningen ägde rum den 2 augusti, och med som passagerare följde en journalist vid Skånska Dagbladet, Axel Wessberg. Turen gick mot söder och slutade vid Hököpinge sockerbruk. Den tredje uppstigningen ägde rum den 16 augusti under så pass dåliga väderförhållanden att den danske luftskepparen inte vågade ha med sig sin passagerare, en journalist från Dagens Nyheter. Startförsöket misslyckades utan att någon olycka hände, men verkade ha gett publiken full valuta i och med den dramatik som erbjöds vid tillfället. Först den 30 augusti – efter det att en period med ostadigt väder ersatts av ett betydligt bättre – kunde den fjärde och sista kontrakterade uppstigningen äga rum.

Vinden var denna gång sydöstlig, och då detta innebar en Öresundspassage, ville inte dansken ha med någon passagerare om man skulle nödgas gå ner på havet. Från Tivolis tinnar och torn kunde man följa luftballongseglingen över Öresund, som slutade lyckligt på en stubbåker utanför Farum. Det speciella med denna tur var att den faktiskt innebar den första ballongturen från Sverige till Danmark !

Denna fjärde och sista uppstigningen innebar nu inte att malmöborna inte skulle få se mera av Lauritz Johansen. Tvärtom, när industriutställning-

en avslutades, fanns det ett intresse för att i Malmö försöka skapa ett mindre nöjesetablissement liknande Tivoli inne i Köpenhamn. På industriutställningen hade en dansk nöjespappa och promotor deltagit, Ole Olsen – som senare skulle göra sig ett känt namn i den danska filmhistorien – och som bott på utställningsområdet i en välutrustad "Göglervogn" försedd med både badrum och telefon. Efter tillställningens slut ombads han att bygga upp ett "Tivoli" i miniatyr i Malmö och vid olika tillfällen kom även Lauritz Johansen med sin luftballong att engageras, och han gjorde en rad spektakulära uppstigningar. Särskilt sommaren 1899 gjordes en rad uppstigningar med inslag den danske luftskepparen hade förbjudits genomföra på Tivoli, eftersom man ansåg dem vara i det våghalsigaste laget!

Efter besöket i Malmö kom dansken att fortsätta om än i mindre skala. I samband med Stockholms stora jubileums- och industriutställning 1897 deltog han med sin luftballong, och kom bland annat att ta upp som passagerare flera av de män som senare skulle spela betydande roller för uppkomsten av både den civila och den militära luftfarten i Sverige – bland annat den unge Karl Amundson. Lauritz Johansen kom efter detta att tillfälligt att lägga av med sina luftballongseglingar för att i stället etablera sig som en populär krögare på Tivolis restaurang "Gröften". 1904 kom han dock att starta en ny säsong med en mindre friflygande luftballong. Ett tiotal turer genomfördes, innan han slutade efter sammanlagt 117 luftballongseglingar.

FRÅN LIMHAMNSFÄLTET TILL JÄGERSRO – MOTORFLYGPLANETS PIONJÄRÅR I MALMÖ

År 1903 hade de två amerikanska bröderna Orville och Wilbur Wright efter många försök utvecklat det första verkligt användbara flygplanet. Visserligen hade man också i Europa under lång tid försökt sig på samma sak, inte minst i Frankrike, men det var bröderna Wright som lyckades först med att kombinera olika kunskapsbitar till en fungerande flygapparat. Från 1905 och fram till 1908 – när den Wright'ska flygapparaten började visas upp runt om i Europa – stegrades intresset hos allmänheten för flygapparaterna och de djärva flygpionjärerna.

1909 skulle i mycket markera genombrottsåret för motorflygplanet, inte minst på grund av de resultat som presterades på flygdagar och flygtävlingar, och av att man nu även i Europa lärt sig hur man skulle kunna få fram dugliga flygapparater och flygmotorer. Särskilt skulle fransmannen Louis Blériots överflygning av Engelska Kanalen den 25 juli 1909 visa, att man nu kommit över genombrottsårens barnsjukdomar, och verkligen kunde prestera något med flygmaskinen.

Bara fyra dagar senare ägde debuten med ett motordrivet flygplan rum i Sverige, när fransmannen Georges Legagneux i ett Voisinbiplan visade upp sig på Ladugårdsgärde i Stockholm. Denna debut hade föregåtts av en liknande debut i Danmark den 15 juni samma år på Klampenborgs kapplöpningsbana norr om Köpenhamn. Den skulle även följas av en liknande debut i Skåne på Larödsstranden den 26 augusti 1909, i samband med ett misslyckat försök att flyga över Öresund. Det hade varit ett danskt konsortium lett av ryttmästaren Gustav Adolph Clauson Kaas och läkaren Folmer Hansen som hade velat vara först på plan med att förevisa ett motorflygplan för den skandinaviska publiken, men gruppen hade haft en rad missöden i samband med de publika uppvisningarna och det hela kom väl närmast – mer eller mindre orätt – att anses som ett fiasko.

Intresset för flygmaskinen var stort dessa år, och många kände sig kallade att delta i utvecklingen. Detta kunde ske genom att själv försöka lära sig

flyga, t ex vid någon av de internationella flygskolorna, som nu höll på att etableras i Frankrike, Tyskland och England. Man kunde också försöka att själv bygga flygplan efter utländska förebilder – något som Landskronaborna Oscar Ask och Hjalmar Nyrop nu skulle sätta igång med – eller också kunde man som förste maskinisten vid Malmö stads hamninrättning, Olof Ahlström, försöka patentera ett flygmaskinskoncept av helikoptertyp. Projektet, som offentliggjordes den 13 oktober 1909, kom så vitt vi nu vet aldrig att förverkligas, förmodligen beroende på att han aldrig kunde skaffa finansiärer och det hela rann väl ut i sanden så småningom.

"Sånekulla Väntare"

Blériots kanalöverflygning skulle emellertid få många andra hugade flygpionjärer att upprepa bravaden, och för Nordens del blev det Öresund som skulle betvingas! Det danska konsortiet hade ju försökt sig på att bli först med ett motorplan över Öresund, men försöket – som ägde rum den 26 augusti 1909 – hade slutat i Öresunds böljor efter bara femtontalet meter ut över vattnet.

I Paris fanns en svensk militärattaché vid namn Ernst Linder, som noga följt den flygtekniska utvecklingen ute i Europa, och till skillnad från sina många samtida kolleger i den svenska försvarsstaben, anade han att flygplanet skulle spela en betydande roll i framtiden. Han hade sett hur Danmark tidigt hade börjat få flygpionjärer under 1909, och för att stimulera den flygtekniska utvecklingen i Norden beslöt han att donera ett penningpris på 5.000 kr till det Svenska Aeronautiska Sällskapet, att utdelas till den aviatör som först kunde flyga från Själland och landa på en plats i Skåne, högst 5 km från Gustaf Adolfs torg inne i Malmö.

Detta kungjordes i tidningarna under januari månad 1910, och alla räknade med att det var en dansk, som skulle kamma hem penningpriset. När det sen blev bekant att svensken Carl Cederström – som nu var i Frankrike för flygutbildning och förvärv av en Blériot flygmaskin – avsåg att komma hem i tid och försöka deltaga i tävlingen, stegrades intresset för flygtävlingen på båda sidor om Sundet. Den danska tidningen Politiken kom nu att donera ytterligare 5.000 kr till potten och prissumman kom därmed upp till 10.000 kr.

Väder, vind och tekniska problem var en ständig källa till bekymmer för de flygare som anmält sig till tävlingen. Tidningarna skulle följa allt vad som

tilldrog sig i flygarlägret ute på Amager, och den allmänna frågan var, vilken av de tre danska flygarna (Alfred Nervö, Robert Svendsen eller Knud Torup) eller svensken, som skulle bli först att passera Öresund. På den svenska sidan hade en flygintresserad skara samlats, vilken av Sydsvenskans redaktör Alfred Fjelner (signaturen Sic) begåvades med namnet "Sånekulla Väntare".

Till slut blev det Robert Svendsen med ett Voisin-biplan som vågade att som förste man flyga över Öresund, vilket skedde tidigt på morgonen den 17 juli 1910, och som resultat kunde han inhösta prissumman på 10.000 kr. Först en månad senare, den 24 augusti, skulle Carl Cederström upprepa bravaden. Trots att dansken varit först ville svensken av sportsliga motiv ändå genomföra den planerade överflygningen av Öresund. Han skulle dessutom komma att genomföra flygningen på 25 minuter, en betydligt kortare tid än vad Svendsen behövt.

Öresundsflygningen hade emellertid inte inneburit någon egentlig flyguppvisning, då man bara landat på Limhamnsfältet med flygapparaterna. Flygplanen demonterades på platsen för att sen på landsväg och båt transporteras till utgångsplatsen, flygfältet på Amager. Det skulle dröja ytterligare ett år innan nya flyguppvisningar annonserades såväl i Danmark som i Malmö.

De första flyguppvisningarna i Malmö

Det var under 1911 som de första egentliga flyguppvisningarna började äga rum i Norden. I Sverige hade Carl Cederström blivit varm i kläderna och påbörjat sina riksturnéer, och i Skåne hade Ask och Nyrop kommit igång med sina flygningar på Bonarps Hed och Ljungbyhed. Men det var främst i Danmark som det flögs, och i början av maj 1911 hade dessutom den första riktiga "aerodromen" – som flygplatsen kallades – på Klövermarken på Amager blivit färdig.

I anslutning till invigningen av flygfältet – som skulle äga rum vid påsktid kom danskarna att engagera den 28-årige franske flygaren Réné Cozic parallellt med uppvisningar i Malmö. Samtidigt skulle Öresunds betvingare Robert Svendsen återvända från Frankrike med ett nytt flygplan av typ Woisin, och den 17 april 1911 hade han flyttat över motorn från det gamla planet till det nya. Under maj månad fick Svendsen och Cozic dessutom sällskap av den belgiske flygaren Gabriel Poulain.

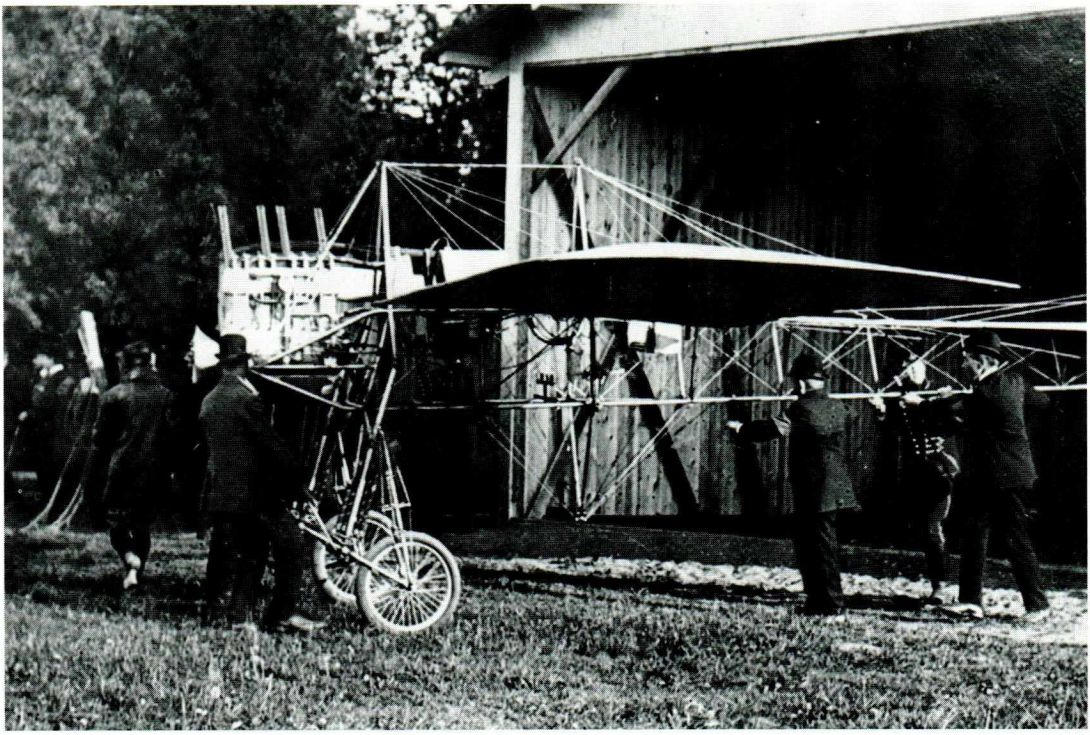
Först på plan i Malmö var Cozic, som den förste maj 1911 visade upp sig

Belgaren Réné Cozic's flygplan på Jägersro 1911 (LM, Repro Curt Palmblads samling)

på Skånes Galopp- och Travbana Jägersro. Engagemanget hade tecknats av ett antal motor- och idrottsintresserade malmöbor, och i spetsen stod den till Jägersro knutne överstelöjtnanten, friherre Bror Cederström – för övrigt en släkting till flygpionjären Carl Cederström – och byggmästaren C.L. Müller, som nu skulle förhandla med Cozics ombud, Marcel Williame från Ostende i Belgien. Med i den svenska gruppen fanns även en av pionjärerna inom cykel- och motorsporten i Skåne, löjtnant Gunnar Faxe, som hade intressen i Svensk-Engelska Mineraloljeaktiebolaget, ett bolag som sålde bensin till allehanda motorfordon och som senare skulle bli mera känt under namnet "SHELL".

Ute på Jägersro byggde man med anledning av flyguppvisningen en flyghangar av trä, som skulle rymma Cozics flygplan, och där planet först skulle monteras ihop och sedan förvaras. Den första maj stod flygplanet klart och uppvisningarna kunde börja. Första flygstarten gick inte bra, då

Gabriel Poulains endäckare (monoplan) framför hangarbyggnaden på Jägersro (MM. Byggmästare C.L.Müllers album)



maskinen två gånger skar in med hjulen i gräsmattan och fastnade, men det tredje försöket gick bättre och planet kunde svinga sig upp i luften, där flygföraren under 19 minuters tid med olika svängar och kurvor visade sig i sitt rätta element. Efter landningen erhöll Cozic en gratifikation på 1.000 kr.

En vecka senare, på söndagskvällen den 7 maj kom nästa uppvisning på Jägersro av Cozic, som då under fem minuters tid flög över Malmö för att sen som förste man med ett motorflygplan flyga över Öresund från Malmö till Köpenhamn – en flygning som tog 45 minuter! Ute på Amager hälsades han av en publik på tio till femton tusen människor, och för prestationen belönades han med en penninggratifikation på 2.000 kr. Cozic trivdes i Köpenhamn, och kom att stanna kvar ett bra tag. Redan veckan efter malmöbesöket havererade hans flygplan. Han beställde omgående ett nytt flygplan från Paris och kunde raskt åter sätta igång med sina uppvisningar.

I slutet av maj gästades aerodromen på Klövermarken av ännu en fransk aviatör, Gabriel Poulain, av blandad engelsk-fransk härkomst och med ett förflutet i cykelsporten, där han gjort sig ett känt namn.

Han var dessutom gift med en danska och trivdes mycket bra i Köpenhamn, där han tillsammans med Svendsen och Cozic under vänskapliga förhållanden skulle hålla hov på Klövermarken och ge publiken full valuta för inträdesbiljetterna till flygplatsen.

Poulain hade dessutom ett flygplan av egen konstruktion som skiljde sig från konkurrenternas såtillvida att förutom att vara en endäckare – ett så kallat monoplan – det också hade en kroppsstomme i stål vars element var gassvetsade till varandra. Motorn var dessutom stark – en 100 hästkrafters luftkyld tysk Argusmotor med fyra cylindrar. Poulain, som under det senaste året främst verkat vid Berlins flygplats Johannisthal, avsåg att sätta denna flygplantyp i serieproduktion.

Den svenske flygpionjären Carl Cederström hade nu sällat sig till flygentusiasterna ute på Klövermarken, och därmed stött på de andra flygpionjärerna, vilka han nu lärde känna. Till tidningarna lär han ha sagt, att han beundrade de båda, men fann Poulain något mindre dristig än Cozic. Poulain var emellertid inte främmande för passagerareflygningar, och hade kommit att lova den motorintresserade journalisten Carl Dreyer (sedermera känd filmförfattare och filmregissör) att få följa med på en flygning över Öresund. Den 13 maj hade emellertid köpenhamnspolisen

ute på Klövermarken uttryckligen förbjudit Poulain att ta passagerare med sig, något man ansåg var direkt livsfarligt då någon sittplats ej fanns i planet. Det var meningen att Dreyer – i det fall han medföljde – skulle klänga sig fast i flygplanets landställ under flygkroppen!

Avtalet mellan intressegruppen på Jägersro och Poulain hade träffats den 22 maj 1911 om flyguppvisning den 28 maj samt den 4 juni. Poulain, som ensam flugit över planet till Jägersro, måste ha upplevt flygdagen som en besvikelse liksom arrangörerna – malmöborna föredrog nämligen att besöka en amerikansk flotteskader som vid tillfället låg för ankar inne i Köpenhamn – men vid återfärden hade han faktiskt med sig journalisten Dreyer som passagerare. Den följande flyguppvisningen en vecka senare gynnades dock av en större publik.

Flygningarna fortsatte sedan på Klövermarken, och även om Malmö inte skulle få se några mera flygplan detta år, fanns det gott om tillfällen runt om i Skåne där flygplan dök upp för korta landningar och starter.

Under 1912 var flygaktiviteterna av ringa omfattning på båda sidor om Sundet. På den danska sidan hade det danska militärflyget påbörjat sin skolverksamhet under våren. De första "civila" flygningarna ägde rum först sent på våren, delvis betingat av dåligt väder. De danska flygarna skulle detta år få sällskap av svensken Olle Dahlbeck, vars flygutbildning ägt rum i England och även om den haft ett statligt svenskt intresse bakom, bekostats av privata donationsmedel. Han hade först köpt ett engelskt Farman-liknande plan, Bristol Boxkite, men skulle nu under sommaren 1912 börja flyga ett nytt monoplan av fransk konstruktion, typ Sommer. Dahlbeck hade under större delen av våren bedrivit flygpropaganda med sitt flygplan i Norge, och kom till Köpenhamn någon gång under juni månad. Tidvis skulle han också vara baserad vid Falsterbohus där hans fästmö och svärföräldrar bodde. Den 22 juni gjorde han en snabb tur- och returflygning över Öresund till Malmö med sitt nya Sommerplan. Han landade ej, utan lär bara ha släppt ner ett litet postpaket till en bekant som bodde i staden, och efter rekordtiden 26 minuter och 36 sekunder landade han åter på Klövermarken.

En planerad Öresundsflygning en vecka senare fick inställas på grund av regn, och blev såvitt vi vet aldrig realiserad som tänkt var. Det hade varit meningen att Dahlbeck skulle ha startat från Malmö samtidigt som den danske nye marinpiloten Ulrich Birch med sitt plan skulle ha startat från Köpenhamn – med var sin flicka ombord! Den danska tidningen Politiken

trodde att flygningen skulle utmynna i ett frieri från Dahlbecks sida till flickan, och då de båda ofta hade tagit upp representanter för det täcka könet som passagerare, kom det att skojas friskt om detta.

Något som skulle väcka stor uppmärksamhet detta år var emellertid besöket i Köpenhamn och över Malmö av luftskeppet "Hansa", som ägde rum den 19 september 1912. I början av september kunde tidningarna omtala att man eventuellt skulle få besök av greve Zeppelin med luftskeppet "Victoria Louise" från Fuhlsbüttels ballongpark utanför Hamburg, men av olika anledningar sköts starten upp gång på gång. Efter det att luftskeppet fått en skada i rodret, beslöts att sätta in "Hansa" i stället, och landning skulle äga rum i Köpenhamn på Klövermarken. Enligt vad tidningarna uppgav, skall den tyske konsuln August Schmitz i Malmö dock ha utverkat att "Hansa" efter besöket tog en vid sväng över Malmö och Skåne innan den åter styrde kosan mot Hamburg.

Vid middagstid den 19 september 1912 anlände "Hansa" till Malmö, och den väldiga spolformiga flygkroppen med surrande motorer väckte enormt uppseende, när den majestätiskt gled över staden. Luftskeppet hade startat tidigt denna torsdagsmorgon – redan vid fyratiden – men råkat ut för motvind, och kom först efter 6 timmars färd till Amager där nästan 20.000 människor dykt upp för att bese luftskeppet. Visiten blev kort, och redan kl. 11.35 lättade man från Klövermarkens aerodrom och styrde mot Malmö. Luftskeppet kom in vid Ribersborg och Sånekullaområdet, passerade gamla staden och återvände söderut över utställningsfältet innan man styrde vidare mot Falsterbo, som passerades kl. 12.20. Hemfärden gick snabbt med medvinden, och redan kl. 16.40 kunde "Hansa" landa i Hamburg.

Under sommaren 1912 blev det dessutom bekant att en känd svensk idrottsentusiast vid namn Gustaf Cedergren satt upp ett penningpris på 10.000 kr till den som någon gång mellan den 3 och 13 oktober 1912 kunde flyga sträckan Köpenhamn – Stockholm. Tre danska piloter samt svensken Dahlbeck anmälde sig till tävlingen, men alla hade otur. En efter en havererade de tre danska piloterna redan innan tävlingen påbörjades, och till slut var det bara Dahlbeck kvar som startade, men halvvägs fick även han ge upp och nödlanda. Först efter det att den utmätta tiden gått ut anlände Dahlbeck till Stockholm, men donatorn var obeveklig – inga prispengar till Dahlbeck. I stället anslogs pengarna till en ny flygtävling Malmö – Stockholm som skulle äga rum 1913.

Det civila och militära flyget hade nu på allvar kommit igång över hela

Luftskeppet Hansa över S:t Petri kyrka, fotograferat från taket till Malmö Yllefabriks byggnad (MM. fotosamling)

världen, och varje år samlades nya flygpionjärer på flygplatserna, och varje år kom det ut nya och bättre flygkonstruktioner. Det civila flyget kom för svenskt och danskt vidkommande delvis att minska, inte minst på grund av att de första flygpionjärerna i allt högre utsträckning kom att bli involverade i den pågående uppbyggnaden av det militära flyget.

Till den av Cedergren planerade flygtävlingen 1913 skulle emellertid två nyblivna svenska flygförare anmäla sig, som under de närmaste åren skulle tävla med varandra om en lång rad flygprestationer: Hugo Sundstedt och Enoch Thulin. Hugo Sundstedt hade från ett fartyg på väg från Sydamerika till Sverige upplevt hur Blériot lyckats flyga över Engelska Kanalen, och när flygbaronen Carl Cederström kom att ha uppvisningar i Sundstedts hem-

stad Örebro beslöt han sig för att bli flygare. Han började samarbeta med Cederström, tog körkort för bil och började köra taxi, samt lärde sig flygmotorns konstruktion och skötsel.

1912 lyckades han få kapitalstarka intressen i Örebro att finansiera ett förvärv av Cederströms första flygplan "Nordstjernan", och med denna lärde han sig flyga på egen hand i Ljungbyhed under sommaren 1912. I samband med certifikatproven hade han en del flyguppvisningar i Växjö, Helsingborg och Lund. Vid det senare tillfället kom han att i samband med en nödlandning köra på en 17-års flicka. På grund av skadorna hon fick avled hon på Lunds Lasarett, och blev därmed aviatikens första dödsoffer i vårt land. Dahlbeck, som vid tillfället låg vid Falsterbohus, tog därefter hand om Sundstedts avslutande flygutbildning och certifikatprov. Efter detta skulle Sundstedt dock bevisa vilken skicklig flygförare han var genom en lång rad uppmärksammade flygprestationer.

En stark konkurrent var emellertid den unge adjunkten Enoch Thulin från Lund, som under sin lärartjänstgöring i Stockholm börjat intressera sig för flygproblemet inte bara ur praktisk synvinkel utan också ur ett vetenskapligt perspektiv. Då han var starkt matematiskt och teoretiskt intresserad började han titta på aerodynamikens grundvalar, och påbörjade jämsides med sin lärarbefattning i Stockholm forskningar vid Stockholms Högskola över de teorier som hade anknytning till aerodynamiken. Studierna avslutades våren 1912 med disputation och doktorspromovering vid Lunds Universitet, varefter han begav sig ner till Sommers flygskola i Frankrike för flygutbildning.

Under vårvintern 1913 försökte han förvärva Sundstedts Nordstjernan, på vilken Uppsalastudenten Tord Ångström även var spekulant. I stället för att tvista och köpslå om planet slog de båda sig samman och köpte planet, varefter Thulin renoverade upp det till nyskick vid Cederströms nyöppnade militära flygskola på Malmslätt utanför Linköping.

Den officiella debuten ägde rum i samband med Landskrona stads firande av sitt 500-årsjubileum som stad den 22 till 24 juni 1913. Detta följdes av flyguppvisningar i Helsingborg den 28 juni, vid Marienlyst norr om Helsingör och ett besök på Amagers flygplats vid Köpenhamn den 29 juni. Enoch Thulin kom därvid att landa en halv timma efter det att den unge fransmannen Brindejonc des Moulineux anlänt till Köpenhamn efter en stor Europarundflygning som fört honom till Warszawa, S:t Petersburg och Stockholm. Den 3 juli kom Thulin att flyga från Köpenhamns

flygplats mot Malmö – där brevpost till bekanta släpptes ner från flygplanet – och Lund, varefter han landade i Landskrona efter en timslång flygning.

Genom dessa uppmärksammade flygningar hade allmänheten plötsligt fått en ny flyghjälte att tala om. Inte minst skulle redaktören Alfred Fjelner på Sydsvenskan komma att efter bästa förmåga försöka hjälpa den skånske

Hugo Sundstedt framför sitt Blériot-monoplan 1912 (Martin Miettinens samling)

flygpionjären, som till skillnad från Cederström och Sundstedt knappast var en rubrikernas man. Därtill var hans kynne helt annorlunda – i stället för att som de båda andra på ett tidigt stadium koppla in dagstidningarna och reklamen valde Thulin att låta flygargärningarna tala för sig, en inte helt osympatisk men tyvärr lika opraktisk som olönsam inställning.

Den 12 och 13 juli gjordes uppvisningar i Åstorp i samband med en hemslöjdsutställning för Kristianstads län, och Thulin skulle under de följande två veckorna flyga en hel del runt om i Skåne. Den 1 augusti togs gamla "Nordstjernan" in för stor översyn hos bröderna Ask i Landskrona, vilket skulle innebära helt nya vingar, en ny stjärt samt ett helt nytt och starkare motorfundament – det var nämligen dags att förbereda sig för flygtävlingen Malmö–Stockholm.

Gustaf Cedergrens penningpris på tiotusen kronor från fjoråret hade under 1913 sjunkit till bara sjutusen kronor, men trots detta var det ändå en lockande prissumma att tävla om, förutom den rent sportsliga bragden att med den tidens pionjärflygplan flyga den 60 mil långa rutten upp till Stockholm. För Thulin, som nu hade kostat på sig omkring 3.000 kr för den sista renoveringen hos Ask, skulle säkert prissumman ha varit synnerligen åtråvärd och välkommen, och vi kan med säkerhet antaga att det samma gällde för Sundstedt, som hittills hade visat upp en notorisk förmåga att slå sönder sina flygplan.

Tävlingen ägde rum tidigt på söndagsmorgonen den 3 augusti 1913, och från det Aeronautiska Sällskapet i Stockholm kom Arvid F:sson Posse att fungera som starter. Arrangörerna hade förgäves försökt få de båda huvudkombattanterna Thulin och Sundstedt att starta från samma plats – Jägersrofältet – men ej lyckats. Av någon anledning föredrog Sundstedt det större Limhamnsfältet, medan Thulin accepterade att starta från Jägersro. Då man hade med två starka viljor att göra, resignerade arrangörerna och lät dem starta från var sitt fält.

De båda aviatörerna hade ingen framgång alls, trots att starten hade gått bra för dem båda. Över det småländska höglandet råkade de ut för dimma som försvårade orienteringen. Efter två timmars flygning hade Thulin helt tappat orienteringen och beslöt sig för att gå ner för att fråga om var han befann sig, men en till synes inbjudande grön äng visade sig allt för sent vara en mosse. Vid landningen slog flygplanet runt, dessbättre mjukt och utan skador för vare sig flygplan eller förare. Det visade sig att mossen låg bara sju km från Moheda järnvägsstation, ett par mil norr om Växjö.

Dimman stoppade även Sundstedt, som försökt gå runt dimman men till slut tvingats gå ner vid Ryssby för att orientera sig. Efter ett uppehåll startade han på nytt och gick mot Vaggeryd där bensinen tog slut. Efter anskaffning av ny bensin och tankning fortsatte han mot Jönköping där han gick ner på exercisfältet, men träffades av en kastvind och slog runt med flygplanet, men liksom fallet var med Thulin dessbättre utan större person- eller materielskador.

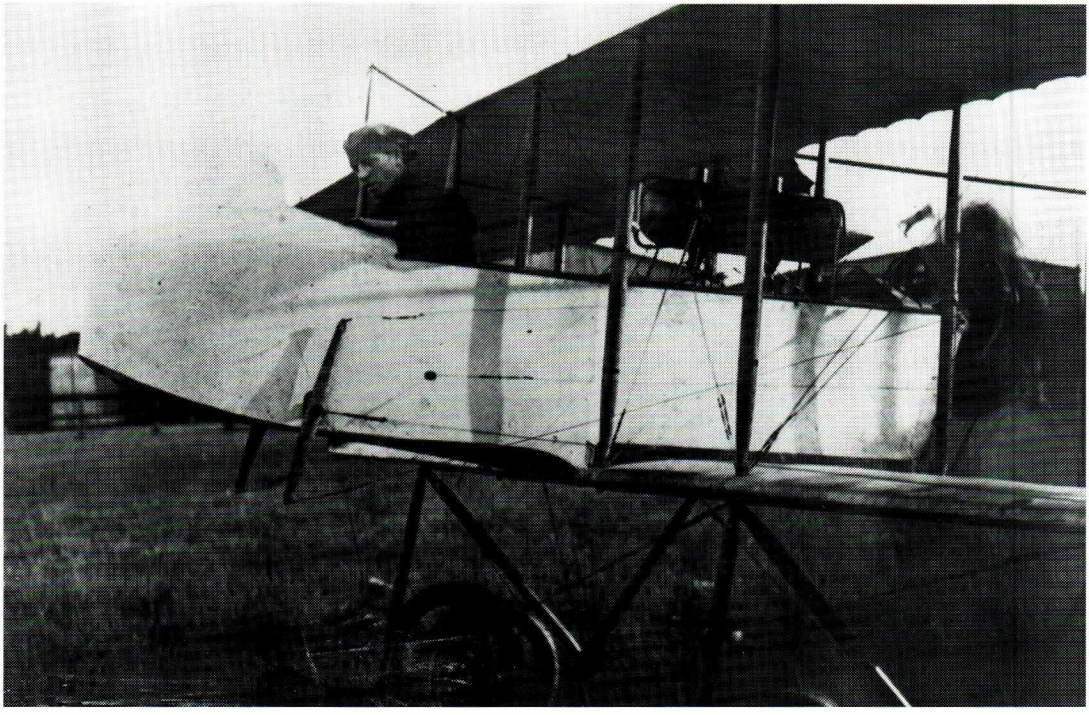
Efter förnyad diskussion med Cedergren, det Aeronautiska Sällskapet och de två flygförarna beslutades det att en ny omgång av tävlingen skulle genomföras söndagen den 10 augusti.

För malmöbornas del skulle dagen bjuda på mycket dramatik och flyguppvisningar, inte minst på grund av det faktum att Jägersro samma dag gästades av den franske konstflygaren Maurice Chevillard på ett Farmanbiplan. Denne hade veckan tidigare gästat Köpenhamns aerodrom Klövermarken, och visat upp vilka akrobatiska konster man kunde göra i luften med ett modernt vändbart motorflygplan.

Sedan man i Europa kommit underfund med bröderna Wrights diagonalt verkande skevrodermanövrering i rollplanet, och det faktum att själva flygutbildningen utvecklats de senaste åren, hade man nu lärt sig vilka möjligheter det fanns att manövrera ett flygplan i luften, bara man hanterade fot- och handspakar tillräckligt bra. Efter en viss tveksamhet hade man även lärt sig vilka styrspakar som behövdes för att styra ett flygplan i luften, det vill säga en fotstyrd stång för sidorodret, och en handstyrd spak som på en och samma gång reglerade höjdrodret som de i rollplanet verkande skevrodren.

Fransmannen Henri Farman hade på egen hand lärt sig detta, och sedan han tidigt på våren 1909 lämnat Voisin-brödernas flygföretag och i stället byggt upp sitt eget företag för att tillverka flygplan efter eget tycke, hade han nu nått dithän att han kunde erbjuda den europeiska marknaden ett utomordentligt säkert och vändbart tvåsitsigt biplan. Under 1913 skulle chefspiloten Chevillard åka runt om i Europa och demonstrera detta flygplan, och snart nog skulle typen också komma att ingå i de flesta länders militära flygflottor, så även i Sverige.

Vid sextiden på lördagskvällen den 9 augusti var den franske flygaren Chevillard utlovad att komma till Jägersro, och punktligt anlände denne också med en hr Pedersen som passagerare över Öresund. Turen varade i 20 minuter, och förmodligen hade dansken fått betala en avsevärd summa för



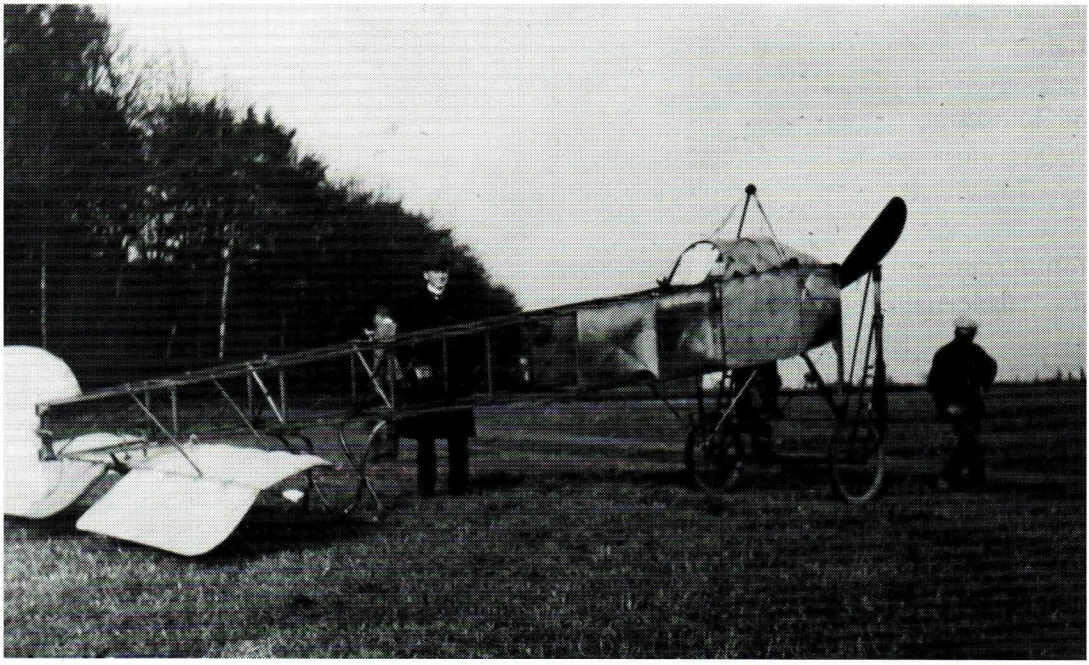
Chevillard i det Farman-biplan som han turnerade med i Danmark och Sverige under 1913 (LM. Repro Curt Palmblads samling)

att medfölja den franske piloten. Trekvart senare steg Chevillard åter upp med sitt plan från Jägersro och visade under 10 minuter "något af det djerfvaste och skickligaste som wäl någon af de närvarande sett i flygkonstväg". Efter denna solouppvisning kom fransmannen att ta upp fem passagerare, som om de så önskade också fick vara med om en rad hisnande avancerade flygkonster uppe i luften. Dessa uppstigningar varade ungefär fem till tio minuter per passagerare, och genomfördes trots hård vind och en barometer som hela tiden höll på att falla mot sitt bottenläge.

Efter uppvisningarna togs flygplanet in i den trähangar som tidigare uppförts för Cozics räkning, och under söndagen togs flygplanet ut igen och Chevillard startade för att flyga ner till Falsterbohus där han var kontrakterad för ett par flyguppvisningar under söndagen.

Enoch Thulin hade först funderat på att sända ner sitt flygplan på järnväg till Malmö på grund av det byiga vädret, men i sista stund beslutat sig för att själv flyga ner planet till Jägersro på lördagseftermiddagen. Vid landningen rådde byigt väder, och propellern råkade fastna i en hålighet i marken varvid flygplanet slog runt, dock utan skador. Oscar Ask skickade sina bästa medarbetare till Malmö redan på lördagseftermiddagen, vilka under kvällen tog itu med uppgiften att reparera "Nordstjernan". Tidigt på söndagsmorgonen var planet färdigreparerat och tankat för en provtur som också gick utan problem – Thulin var nu redo för flygtävlingen !

Under natten hade det regnat och blåst, men söndagsförmiddagen kom att gynnas av lugnt väder, och såväl Sundstedt som Thulin beslöt sig för att starta mot Stockholm. Först kom Sundstedt att starta från Limhamnsfältet kl.8.28 med Jönköping som närmaste mål, där han hade planerat att förnya sitt bränsleförråd. Thulin kom därefter att starta kl.10.07 från Jägersro utan problem.



Enoch Thulins flygplan var Cederströms gamla "Nordstjernan" som genomgått ett par större modifieringar, här avbildad utan vingar på Tunafältet i Lund hösten 1913 (LM. Thulinarkivet)

Sundstedt fick som vanligt inte sin bensintank att räcka till, utan blev tvungen att gå ner vid en plats strax söder om Smålands Taberg. Nästa stopp för hans del blev Skeninge, i stället för Malmslätt som avsett var, och mot kvällningen hade han kommit upp till Gnesta innan mörkret satte stopp för fortsatt flygning för hans del. Samtidigt hade det börjat regna, vilket gav Sundstedt anledning att göra halt för natten, och först nästa morgon kunde han fortsätta flygningen mot Stockholm. Under färden in över Stockholm och Skansen tog emellertid bensinen slut, men genom att glidflyga sista sträckan kunde Sundstedt till slut som förste man landa på Ladugårdsgärde, och därmed vinna flygtävlingen Malmö–Stockholm måndagen den 11 augusti 1913.

Thulin kom i väg utan problem, och kom trots att en del missöden uppstod under flygningen, att göra en utomordentlig prestation med Cederströms gamla "Nordstjernan". Hos Ask hade Thulin låtit förse planet med en 150 liters bensintank och en 45 liters oljetank, jämfört med originalets – och Sundstedts – 100 liters respektive 20 liters tankar. Trots att Thulin dessutom hade en äldre Blériottyp än vad Sundstedt hade, skulle de många modifieringarna och ombyggnaderna leda till en högre toppfart och längre flygsträcka än vad Sundstedt kunde åstadkomma. När Thulin nått upp till Nässjö, stannade även hans flygmotor, men då hade han hunnit sätta ett svenskt fart- och tidsrekord på sträckan med 3 tim och 20 min! I samband med landningen skrapade ena vingspetsen i marken, men Oscar Ask ryckte snabbt ut och flygplanet blev färdigreparerat under natten.

Thulin startade på nytt under måndagsmorgonen men fann snart liksom Sundstedt att orienteringen försvårades av moln- och dimbankar samt ett strilande regn. I stället för att fortsätta till Stockholm valde Thulin att gå ner vid Malmslätt och invänta bättre flygväder. På eftermiddagen fick han höra att Sundstedt hade landat på Gärdet och därmed vunnit tävlingen. Han valde då att fortsätta till Stockholm först följande morgon. I närheten av Mariefred blev vädret sämre med regn och han funderade på att gå ner för att invänta bättre väder men kom på bättre tankar och fortsatte, då han såg att landningsmöjligheterna verkade vara allt annat än goda. Han kom att följa segelleden från Södertälje in i Mälaren och var snart inne över Stockholm. Efter en sammanlagd flygtid på 6 timmar och 50 minuter landade han till slut på Ladugårdsgärde precis kl.9.32, nära en dag efter segraren Hugo Sundstedt.

Det var förmodligen bittert för Thulin att bara komma tvåa i den här

flygtävlingen mot bakgrund av att han faktiskt gjort en bättre flygning än vad Sundstedt presterat, och det med en äldre men moderniserad och bättre flygmaskin. Något andrapris var ej utlyst, och Thulin skulle nu under resten av hösten flyga intensivt över hela Sydsverige för att dels göra flygpropaganda, men också för att få in erforderliga medel för att bekosta flygverksamheten.

Den 24 september gjorde Thulin en uppmärksammad flygning från Landskrona direkt till Stralsund på andra sidan Östersjön, och efter tillbakaflygningen landade han i Trelleborg där han tog in hos släktingar till Oscar Ask och möttes av vänner och bekanta. Sydsvenskans Alfred Fjelner beslöt nu på grund av Thulins flygprestationer att låta starta en skånsk insamling till förmån för den skånske flygpionjären, och motivet har varit att försöka få in så mycket pengar att Thulin skulle kunna köpa ett modernare flygplan för sina flygningar. Ett första etappmål har varit att på frivillighetens väg försöka få in tio tusen kronor, för att därefter för Thulins räkning söka statsanslag. Avsikten med insamlingen hade varit att skaffa ett modernt flygplan som skulle kunna ligga till grund för en serietillverkning vid Asks flygplanverkstad i Landskrona – något som på sikt även skulle komma staten till godo.

Thulin flög Halmstad–Göteborg, upprepade Sundstedts bravad att flyga Visby–Kalmar, gav uppvisningar i Lund och gjorde upprepade överflygningar under hösten över Malmö, Lund och andra skånska städer, dock utan att landa vid dem. Samtidigt flög Farman-representanten Chevillard runt i Sverige, där han bistods av Sundstedt.

Den kände svenske cirkusdirektören Orlando planerade att ge sig in i flygbranschen och önskade köpa Chevillards maskin för att ställa den till Sundstedts förfogande. Sundstedt var smartare – han gick raka vägen till Henri Farman och blev dennes Sverigerepresentant med löfte om ett eget Farman-biplan våren 1914, bland annat för planerade uppvisningar i Malmö i samband med 1914 års Baltiska utställning.

Efter att Sundstedt dragit sig ur förhandlingarna med Orlando, sökte denne nu intressera Thulin, väl medveten om den skånske pilotens behov av ett modernare flygplan. Affärsvillkoren torde även nu ha synts för höga, och Thulin drog sig ur fortsatta förhandlingar. Efterhand visade det sig att insamlingarna till Thulin endast inbringade 5–6.000 kr, en alldeles för liten summa för att kunna ge den skånske flygpionjären ett nytt flygplan.

Vintern 1913–14 kom inte endast radarparet Thulin-Ask utan även

Cederström och Sundstedt att bege sig ner till 1913 års aeronautiska utställning i Paris, för att se vilken eller vilka typer som nu kunde sättas i produktion i Sverige. Ask och Thulin hade börjat planera för en tillverkning av ett tvåsitsigt flygplan typ Blériot men försett med en starkare 70 eller 90 hästars motor, och resan till Frankrike var ett försök att finna en lämplig motor. Cederström å sin sida hade lyckats intressera Södertelge Werkstäder och dess VD Philip Wersén att låta starta en flygplantillverkning, bland annat för att tillfredsställa det militära behovet av spaningsflygplan. Resultatet av svenskarnas resor denna decembermånad blev dels att Ask/Thulin fann en motor till överkomligt pris, samt efter ett tag, även ett lämpligt modernt franskt monoplan typ Morane-Saulnier M.S. L för den nyinköpta motorn, dels att Cederström/Wersén fick rättigheterna att tillverka Farman-biplanet på licens i Södertelge. Sundstedt å sin sida blev utvald att inte bara leveransflyga hem de först köpta Farman-flygplanen utan också de Farman som inköptes av svenskar med privata gåvomedel för det begynnande svenska armé- och marinflygets räkning. I samband med 1914 års Baltiska Utställning kom såväl Sundstedt som Thulin att visa upp de nya flygplanen, typ Farman och Morane-Saulnier.

FLYGUPPVISNINGARNA I SAMBAND MED BALTISKA UTSTÄLLNINGEN 1914

Efter flera års förberedelser kunde Baltiska utställningen och Baltiska spelen öppnas fredagen den 15 maj 1914. Det var en storartad och magnifik utställning med deltagande av alla länder runt om Östersjöområdet som visade upp valda avsnitt av varje lands kulturella, ekonomiska och sociala utveckling. Redan under utställningens första dag kom Enoch Thulin med rykande färska pressfotografier från öppningsceremonien ombord, att starta från utställningsfältet vid Borgmästaregården med sitt nya i Frankrike inköpta monoplan typ Morane-Saulnier för att bege sig till Stockholm och Dagens Nyheter. Detta medförde att tidningen redan

Enoch Thulin i sitt nya Morane-Saulnier-monoplan avlämnar bildplåtarna från Baltiska Spelens öppnande till Dagens Nyheters representant på Ladugårdsgärde (Hvar 8 Dag, Jan Waernbergs samling)

Arméflyget hade otur med sina inledande uppvisningar i Malmö; här avvaktar spanaren löjtnant Hygért (med ett brutet revben) hur räddningspersonalen på Skillingaryds Skjutfält försöker dra fram flygföraren löjtnanten Gösta von Porat ur det havererade Nieuport-monoplanet. von Porats skador inskränkte sig mirakulöst nog till ansiktskontusioner och ett brutet lårben! (SFF-Arkiv, Stockholm, Karl Lignells samling)

samma dag i kvällsupplagan kunde visa läsekretsen i Stockholm text och bilder från morgonens tilldragelser. Thulins flygning till Stockholm hade tagit fyra timmar och inneburit en genomsnittlig marschhastighet på 155 km. Hade tidningen fått fotografierna med järnvägen som annars brukligt var – ja, då hade det dröjt ända upp till 15 timmar innan läsekretsen kunnat ta del av bilderna!

Då Baltiska Utställningen inte bara skulle visa en rad industriprodukter och uppfinningar på olika områden, var det naturligt att även det senaste transportmedlet som uppkommit under det tjugonde århundradet också skulle få chansen att visa upp sig. En aeronautisk kommitté under ledning av ingenjören Gustaf Eriksson från Stockholm inrättades, och en lång-

distanstävling med luftballonger som nyligen initierats av den amerikanska tidningen New York Herald, s.k. Gordon Bennet-tävlingar, planerades. Inbjudningar sändes ut av det Svenska Aeronautiska Sällskapet till systerorganisationer runt om i hela världen, till och med de i Nordamerika, Brasilien och Japan.

Framåtandan var det således inget fel på, men tyvärr skulle det visa sig att tävlingen också kom att kollidera med stora öppna ballongtävlingar som skulle hållas i Frankrike, och som skulle locka eliten bland luftskepparna. Samtidigt skulle man i Sverige snabbt lära sig att det inte alls var så lätt som man tänkt sig att få ihop en tillräckligt stor och kontant penningsumma. Av

Bättre lycka hade löjtnanten Carl Silow och spanaren löjtnanten Kugelberg i Farmanbiplanet. (SFF-Arkiv, Stockholm, Karl Lignells samling)

förväntade 6.000 riksdaler fick man endast 1.000 ! När så "flygdoktorn" Enoch Thulin efter hemkomsten i maj från Frankrike med sitt nya flygplan föreslog att en "Baltisk rundflygning" för motorflygplan skulle ordnas, var intresset hos arrangörerna för Baltiska utställningen ljumt, för att inte säga negativt. Något fick emellertid i all hast ordnas, och följden blev att inbjudningar sändes ut till tyska Aero-Club samt det lilla svenska arméflyget på Malmslätt för uppvisningar på Jägersrofältet.

Det var inte många flygplan det svenska arméflyget hade vid denna tidpunkt – fyra krigsaeroplan och två skolflygplan – och besöket i Malmö denna förkrigssommar skulle faktiskt resultera i att av de fyra krigsaeroplanen tre kom att haverera! Två havererade på väg till Malmö den 16 och 18 juni, medan det tredje planet havererade i samband med den avslutande flyguppvisningen på Jägersro den 12 juli 1914.

De två första haverierna hade inneburit, att arméflyget fick sända två ersättningsflygplan till Malmö, en dubbeldäckare av typen Farman H.F.22 samt ett monoplan typ Nieuport IV G. Dessa kom till Malmö omkring den 1 juli och kom sedan att visas upp parallellt i Malmö på Jägersro och Limhamnsfältet, samt i Kristianstad under tiden fram till den 13 juli. I Malmö baserades flygplanen på Limhamnsfältet där en tälthangar uppfördes och bevakades av värnpliktig personal från Husarregementet.

Om det svenska arméflyget drogs med bekymmer i form av haverier i samband med baseringen i Malmö, så var situationen i alla fall bättre än den som Svenska Aeronautiska Sällskapet råkade ut för i samband med luftballongtävlingen.

Vad som hade tänkts bli en stor internationell luftballongtävling hade med tiden krympt till ett regionalt format – två tyska och en svensk deltagare. Förutom penningpriset, som hållit sig kvar på blygsamma ett tusen svenska kronor, skulle segraren belönas med det Aeronautiska sällskapets hederspris – en urna i form av en luftballong – samt Sällskapets plakett och den medalj som gjorts speciellt för Baltiska Spelen 1914.

Den svenska luftballongen var det Aeronautiska Sällskapets egen, "Andrée II", förd av löjtnanten vid fortifikationen Sven Åsbrink. Den 25 juni hade denna luftballong gjort en lyckad provflygning från Gasverkstomten till en plats vid Börringe kloster, som ligger strax söder om den nuvarande regionflygplatsen Sturup. Med som passagerare hade varit löjtnanten vid Kronprinsens Husarregemente Gustaf Peyron – som också skulle deltaga i

tävlingen med Åsbrink – samt godsägaren löjtnanten Kohtz från Landskrona, och malmöbon direktör Richard Hain.

De två tyska deltagarna var dels "Herzog Ernst" förd av Dr Honoch, dels "Breslau" förd av Dr Halben. Som kontrollanter och representanter för det Aeronautiska Sällskapet – som skulle kontrollera att inga otillåtna mellanlandningar utfördes – skulle den förr ha med sig en landsman från Berlin, en ingenjör Kamann, medan den senare skulle ha den svenske journalisten Erik Nyblom ombord. Som Åsbrinks kontrollant skulle som sagt Peyron tjänstgöra.

När luftballongtävlingen så skulle börja, söndagen den 28 juni, råkade deltagarna plötsligt ut för en väderförsämring i den tilltänkta färdriktningen. I stället för sydliga vindar rådde nu nordöstlig vind, som skulle föra ballongerna österut mot Östersjön eller mot Finland, en färdriktning ingen syntes trakterad av. Genom telegrafen på hotell Kramer inne i Malmö hölls man underrättad om vädersituationen över hela Skandinavien och Centraleuropa via det meteorologiska institutet i Berlin, och på eftermiddagen fick man glädjande nog underrättelser om att vinden nu vänt mot sydost, mot norra Tyskland eller åtminstone mot Polen och Vitryssland.

Plötsligt stod det emellertid klart att den svenska luftballongen hade drabbats av något problem i samband med fyllningen. Luftskepparna hade dragit lott om i vilken turordning fyllningen skulle ske. Resultatet hade blivit att den svenska ballongen skulle fyllas först, därnäst de två tyska ballongerna. I stället för att helt fyllas av den gas, som medelst rörledningar dragits från ett tappställe på gasverkstomten, stod den svenska ballongen och svajade matt för vinden. Man avbröt då fyllningen och tömde ballongen på gas, samtidigt som man började fylla på de tyska ballongerna i tur och ordning. Det visade sig nu att den svenska ballongen hade fått en reva högst upp i toppen på ballonghöljet i den så kallade sprängvåden, en slags ventil som brukades om man snabbt behövde tömma ballongen på sin gasmassa.

Lagningen av sprickan drog ut på tiden, och i det längsta väntade de tyska luftballongbesättningarna på sin svenske medtävlare. Till slut var man tvungen att fatta ett beslut: skulle tävlingen uppskjutas till den följande dagen – en arbetsdag för många människor – eller skulle man ge den svenska ballongen en möjlighet att deltaga i tävlingen?

Beslutet var svårt: konsekvenserna var av såväl ekonomisk som praktisk art. En uppskjutning till morgondagen innebar en besvikelse för publiken och en omöjlighet att dra nytta av eventuella intäkter under måndagen

samtidigt som den tekniskt sett kunde försvaras. Ett beslut att släppa iväg ballongerna nu – och den svenska med en viss fördröjning – innebar visserligen att publiken fick full valuta för sina pengar, men också att luftseglingarna till stor del skulle genomföras under natten i mörker och över Östersjön.

Arrangörerna, som kände av publiktrycket, önskade en snar start.

Faktum var att publiken nu var otålig över dröjsmålen och hade börjat visa detta på ett handgripligt sätt. Polismän på hästar fick sättas in för att lugna den allt otåligare och busigare publiken, som endast tillfälligt lugnade sig när ett motorflygplan plötsligt uppenbarade sig över Gasverkstomten där fyllningen inför publik ägde rum. Det var Enoch Thulin, som hade startat från Borgmästaregårdens utställningsfält på väg hem till Landskrona där han brukade förvara sitt flygplan.

Till slut släpptes de båda tyska luftballongerna: först iväg kom "Breslau" kl.15.40. och 20 minuter senare "Herzog Ernst". Svenskarna, som febrilt hade försökt laga revan, kunde börja fylla sin luftballong med gas och slutförde detta vid femtiden. Det stod dock klart för alla, att allt ännu inte var bra med den svenska ballongen, och att den släppte gas från sig.

Medan ballongen efter släppandet av fasthållningslinorna började snurra för vinden och driva mot en trädallé började Åsbrink och Peyron att släppa loss barlasten i form av sandsäckar, och med nöd och näppe undveks träden. Någon stigfart hade ballongen ej, utan började driva på låg höjd mot Håkanstorp där den i en kaskad av gnistor rev ner en telefonledning och knappt undgick en starkströmsledning. Vid Hohögs järnvägsstation fann Åsbrink det inte lönt att fortsätta, utan drog i sprängvåden som nu helt rämnade, och ballongen föll mot marken.

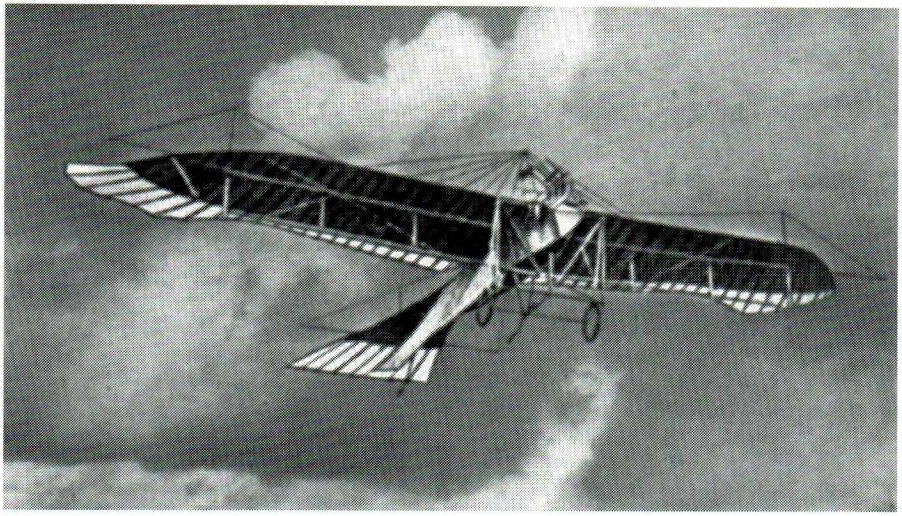
Vid det hastiga fallet neråt kom de båda svenskarna att kastas ur ballongkorgen, varefter ballongen studsade mot marken, fångades av vinden och drev mot en av de sandåsar som låg vid Bulltoftafältets sydsida, där den till slut makligt lade sig till ro. Peyron lär efter det att undsättningsmanskapet hunnit fram, sett ut som om han legat ute i vägdammet en hel vecka och han hade förlorat en sko. Åsbrink hade fått jacka och byxor helt sönderivna och nedsmutsade.

De båda tyska ballongerna kom iväg utan problem, och snart nog inströmmade rapporter till Malmö om de båda ballongerna utefter deras färdväg. De hade också valt olika höjd att färdas på, och kom att gå ut över Östersjökusten på olika höjd, beroende på vilka luftströmmar de ville följa.

Hugo Sundstedts haverade Farmanbiplan fördes med Spårvägens benägna bistånd och transportkapacitet till järnvägsstationen för vidare befordran. (ML arkiv)

Måndagen gick utan att några rapporter om ballongernas öde erhölls, och det gick många spännande timmar innan man fick de första underrättelserna genom telegrafen. Först tidigt på tisdagsmorgonen kom underrättelser om att "Breslau" med Dr Halben och Erik Nyblom ombord hade haft problem med dåligt väder, och bland annat råkat ut för regn, hagel- och snöbyar. Kastvindar hade störtat ner ballongen mot marken innan man bemästrat situationen, och man hade till slut funnit för gott att låta ballongen stranda vid en sandrevel på östra sidan av Danzigerbukten. De båda ballongfararna hade fått kasta sig i vattnet, och våta fått vada i land och ta kontakt med omvärlden vid skogvaktarbostället Fögrenzhaus vid Frisches Haff.

Segrare i tävlingen var utan tvekan Dr Honoch och ingenjör Kamann med "Herzog Ernst", som trots att även de råkat ut för regn- och snöbyar kunnat fara över Östersjön i nästan rakt östlig riktning på hög höjd, under måndagen den 29 juni för att till slut gå ner vid Rudow/Wasilischki i det vitryska guvernementet Wilna i sydöstra Baltikum.



"Die Stahl-Taube" var ett lätt dukklätt monoplan där alla trädetaljer emellertid bytts ut på rör, stag och spant i lättmetall. (vykortsfoto, Jan Waernbergs samling)

Ett par dagar senare anlände till Limhamnsfältet flygpionjären Hugo Sundstedt med sitt nya franska Farman-biplan. Med som passagerare hade varit löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren Folke "Ulla" Winbladh, en känd profil inom det Aeronautiska Sällskapet och tidigare luftballongskeppare, som gått över till motorflyget. Det var nu meningen att Winbladh skulle stiga ur, för under den sista biten över Malmö till Jägersro – där flygplanet tillfälligt skulle ställas in i flyghangaren – skulle Sundstedts fru medfölja som passagerare. Hon hade för all del en viss flygvana sedan tidigare, inte minst sedan hon ett flertal gånger fått medfölja fransmannen Chevillard som passagerare under dennes Sverigeturné året dessförinnan, men skulle nu få uppleva något oväntat – ett flyghaveri !

Sundstedt hade tydligen – efter vad man fått reda på i efterhand – haft problem med sin motor under färden från Frankrike till Malmö, som dock inte var så allvarligt att man behövde avbryta flygningen. Efter starten från Limhamnsfältet med frun i framsätet, uppstod plötsligt nya motorstörningar och vid nödlandningen i ett vetefält i närheten av Mellanheden och Erikslust slog flygplanet runt. Sundstedts fru hade fått uppmaning av maken att hoppa av precis före sättningen, och klarade sig utan större blessyrer. Värre gick det dock för Hugo Sundstedt själv som slog i med

ansiktet i vindrutan och främre sittrumssargen, och erhöll såväl skärsår som hjärnskakning. Senare på kvällen sågs emellertid paret ute på staden och på restauranger, väl omplåstrade men vid gott humör. Segt folk, flygpionjärerna!

Även omfattningen av det tyska flygbesöket krymptes. Visserligen hade tre anmälda flygplan till Baltiska spelen aviserats, men dåligt väder och motorproblem ledde till att endast ett flygplan dök upp på eftermiddagen den 18 juli för landning på Limhamnsfältet. Det var flygaren Wertold Wieting som med en ny Rumpler Stahl-Taube, ett endäckat tvåsitsigt flygplan med stålrörskropp men i övrigt med dukklädsel, dök upp med den för den tyska utställningen ansvarige geheimerådet Alberts. Flygplanet flögs sedan över till flyghangaren på Jägersro, där det förvarades fram till dess att de båda återvände till Tyskland.

Den första augusti 1914 utbröt det första världskriget, och Baltiska Utställningen fick hastigt avbrytas. Den 6 augusti mobiliserade Sverige för att kunna klara beredskapsårens krav och behov, och såväl de civila flygarna som deras flygplan kom nu att inkallas för att förstärka armé- och marinflygets resurser.

EN OVÄRDERLIG HJÄLP ÅT FLYGVÄSENDET

och därmed åt hela vårt lands framtida kommunikationer kan just nu lämnas, och nästa generation har rätt att fordra den av oss. Den hjälpen är **skapandet av ofarliga landningsplatser** för flygmaskiner.

Härtill fordras så rent löjligt litet i jämförelse med vad vi vinna, och vi ha säkerligen råd till de små utgifterna härför. Men vi ha däremot inte råd att genom försummelse förorsaka de dyrbara haverier, som bristen på användbara landningsplatser i våldsamt stigande skala måste förorsaka. Vi ha inte heller råd och inte rätt att låta våra flygare onödigtvis spilla sina liv genom vår försummelse. En sådan utgallring av män är icke ett förnuftigt och naturligt urval.

Just Ni, värde läsare, som säger Eder vara livligt intresserad av flygkonstens utveckling — och vem är inte det? — just Ni, **handla** för en gångs skull och prata inte bara! Intressera Eder kommun för saken — det är en i eminent grad kommunal angelägenhet.

Se här vad Ni bl. a. kan göra:

1) Sök upp en någorlunda jämn och helst högt belägen plats med dimensionerna 300 × 300 meter, utan hindrande omgivningar, hus, skog och andra höga föremål, samt belägen i närheten av Eder kommun, men ej allt för nära (1 à 2 km.).

2) Väck hos vederbörande förslag om dess inköpande, avrödjande, planerande och täckdikning, om behövligt, samt

3) Arbeta energiskt för Edert förslags seger.

Ni har därmed gjort en god gärning och bekymra Eder således inte om dem, som säkerligen komma att hålla sig framme med fraser som: »frågan är för tidigt väckt», »vår ort ligger för avsides», »vi behöva väl inte börja», m. fl. de obotfärdigas förhinder. Och bry Eder allra minst om de talrika »sakkunnige», som skratta åt Er därför att — Ni har en vaknare blick än de.

Det samhälle, som går i spetsen för härbergerandet av den nu husvilla aviatiken i Sverige, kommer säkert att med heder nämnas av eftervärlden. Att göra vägen jämn för människans bästa samfärdsmedel och gynna dess utveckling är liktydigt med att främja både den materiella och andliga kulturen: att skapa värden, där inga förut funnits, och att spara tid åt oss till ädlare sysslor än det rena förvärvet.

Landskrona den 28 maj 1914.

Enoch Thulin.

SPILLEPENGEN ELLER BULLTOFTA SOM MALMÖS FRAMTIDA FLYGHAMN?

Det första världskriget skulle sätta stopp för en vidare utveckling av flyget på det civila området. Nu kom i stället de befintliga flygförarna och deras flygplan att inkallas till krigsmakten och försvaret av landet under ofärdsåren. Av de flygförare som gästat Malmö före krigsutbrottet, kom Dahlbeck och Sundstedt att inkallas till marinens flygväsende, medan Thulin och Cederström hamnade vid arméns flygväsende på Malmslätt.

Samtidigt kom tillverkningen av flygplan igång på allvar i Sverige, för att det av de militära instanserna planerade behovet under kriget av 35 flygplan skulle kunna täckas. Förutom Asks och Thulins "Aeroplanvarvet i Landskrona" (AVIS), hade Södertelge Werkstäder en Aviatikavdelning under ledning av Carl Cederström, och i Stockholm fanns det Svenska Aeroplankonsortiet. Även om man kunde inräkna ett tiotal flygplan från förkrigsaviatörerna och det begynnande arméflyget, hade de militära myndigheterna ansett att för varje kommande krigsår behövde 17/18 flygplan ersättas och tillkomma, för att klara de av statsmakterna anbefallda beredskapsuppgifterna. Landet var samtidigt avspärrat från tillförsel av flygplan från de krigförande länderna, och det var av vitalt nationellt intresse att se till att det inhemska behovet kunde täckas inom landet.

Samma månad som kriget bröt ut kom Thulin att formellt sett lösa ut Ask ur AVIS, samtidigt som han förvärvade Nyrops båtvarv i Landskrona. Här kom nu Enoch Thulin att bilda "Enoch Thulins Aeroplanfabrik" för tillverkning av flygplan, propellrar och motorer. 1915 kom bolaget än en gång att ombildas på grund av att tillverkningsvolymen växte med ett ökat behov av nytt investeringskapital till ett "Aktiebolaget Enoch Thulins Aeroplanfabrik" (AETA).

I juni 1915 fick Thulin tillstånd att sätta upp en flygskola på Bonarps Hed vid Ljungbyhed, och även om det var främst militär personal som skulle utbildas här, drevs skolan i civil regi. Det innebar att även "civila" elever hade möjlighet att få flygutbildning här, och många nappade på möjligheten.

Bland dem fanns den beryktade Amalthea-mannen Anton Nilsson samt den första svenska kvinnliga aviatrisen Elsa Andersson. Fram till och med det första världskrigets slut kom Thulin att tillverka ungefär 87 flygplan och utbilda omkring 101 elever

Thulins första flygelev var den unge löjtnanten Ivar Sandström som han också personligen utbildade. Tillsammans med denne kom Thulin – som under tiden hade utnämnts till konstituerad löjtnant i marinens flygväsende – att utgöra en första marinspaningsrote på ön Gråen utanför Landskrona. Flygplanen som användes här var dessutom de av Thulin på licens tillverkade Morane-Saulnier-monoplan typ Thulin B, av samma typ som Thulin köpt och flugit hem strax före Baltiska Spelens öppnande våren 1914.

På söndagseftermiddagen den 3 september 1917 hade den 27-årige Ivar Sandström startat från ön Gråen på en patrullflygning längs Öresund ner mot Malmö. Vid ankomsten till Malmö svängde han in över staden med sitt flygplan, och påbörjade – som det föreföll för åskådarna på marken – en avancerad flygning: flygplanet vickade till i luften, ställde sig på höger vinge och sen på nosen för en flykt rakt ner. I detta ögonblick kunde man se ett stort föremål kastas ur flygplanet och ramla ner i stadens östra stadsdelar, samtidigt som flygplanet tycktes räta upp sig och med motorn igång redlöst dala ner mot marken. Flygplanet slog ner med full kraft ett tiotal meter från gasverkets kontorsbyggnad, medan – som det visade sig – kroppen efter Sandström slog ner omkring 700 m bort från flygplanet.

Undersökningen visade att ett åskväder nyligen passerat Malmö med stormbyar och kastvindar, men också att Sandström tydligen inte varit fastspänd i flygplanet. Någon fallskärm hade han inte heller – det skulle dröja flera år framåt i tiden innan sådana började användas. Olyckan var ett mysterium, men man misstänkte snart att Sandström – kanske för att imponera på några flickhjärtan inne i Malmö – skulle visa sig styv på det där med avancerad flygning, råkat ut för en kastvind och kastats ut ur sitt flygplan. Tyvärr var det många vid den här tiden som menade att det var fegt med bälten i flygplanet och föredrog att flyga utan dessa i fastspänt läge, trots att detta var bestämt sedan länge.

Sandström, som visat svaga livstecken när han påträffades på ett fält vid Nya Kyrkogården invid Möllevångsgården, fördes till sjukhuset men var död vid framkomsten. Redan den 5 september kom hans far för att hämta kroppen för begravning i hemstaden Visby, men dessförinnan hade grifte-

tåget inne i Malmö format sig till ett storslaget skådespel med många av länets och försvarsmaktens honoratiores närvarande.

Första världskriget kom inte att påverka Malmö i någon större utsträckning på flygets område. Det hände någon gång att svenska marinspaningsflygplan – stationerade antingen i Karlskrona, Landskrona eller Göteborg – passerade staden. Det hände också att tyska marinflygplan, oftast två och två, strök nära Öresundskusten, många gånger inne på svenskt vatten, under sin spaning på de allierades fartygsrörelser. Dessa tyska flygplan var beväpnade – till skillnad från de svenska flygplanen (!) – och det hände flera gånger att svenska och tyska flygplan möttes i luftrummet över Öresund. Vid ett tillfälle avlossade tyskarna emellertid en kulkärve mot ett svenskt flygplan som de tyckte visade ett för närgånget intresse – och det var faktiskt Enoch Thulin som plötsligt fick det hett om öronen – trots att man var inne på svenskt vatten. Händelsen, som ägde rum 1916, gav upphov till en hel del notväxling mellan svenska och tyska myndigheter.

1917 skulle dessutom innebära att man på allvar började förbereda sig i Sverige för tiden efter kriget, inte minst när det gällde igångsättandet av den civila lufttrafiken i världen. Redan 1914 hade våra namnkunnigaste flygpionjärer – Cederström, Dahlbeck och Thulin – uppmanat de svenska kommunerna att i god tid anlägga kommunalt ägda flygstationer för den framtida flygtrafiken.

Kanske var det framförallt vår förste marinflygare, Olle Dahlbäck, som genom föredrag och skrifter försökte väcka allmänhetens och politikernas intresse för trafikflygets framtid. Han kom att peka på den möjlighet som låg på flygets område för Sverige genom sin geografiska belägenhet som ett eventuellt transitland för flygtrafiken mellan kontinenten, Norden och Ryssland. Redan 1916 föreslog Dahlbeck att postförbindelsen mellan Sverige och Finland skulle äga rum med flyg på en linje mellan Norrtälje och Åbo. 1917 kom han ut med boken "Lufttrafik" där han pekade på hur kriget tvingade fram en utveckling av flygplanens kapacitet att bära med sig last och skärpte kraven på flygplanens prestanda vad gällde räckvidd och fart, något som utan tvivel skulle komma den kommande lufttrafiken till godo så snart freden inträdde.

Då rutterna för den framtida lufttrafiken mellan Västeuropa och den väldiga eurasiatiska kontinenten förväntades löpa över Sverige, var det viktigt att vi här hemma dels i god tid själva skapade gynnsamma förutsättningar för en sådan trafik genom ett etablerande av flyghamnar och

flygvägar, samt dels själva skapade möjligheter för ett svenskt deltagande i denna internationella lufttrafik.

För att Sverige skulle kunna deltaga i denna internationella utveckling på luftfartens område krävdes således i god tid konkreta satsningar och investeringar på att utbilda flygförare och annan teknisk personal, anläggande av flyghamnar för såväl land- som sjöflygplan, samt en från statsmaktens sida konsekvent och målmedvetet bedriven luftfartspolitik. När det gällde flygutbildningen hade Cederström och Thulin var för sig visat att detta kunde uppnås utan större ansträngningar inom landet, liksom var fallet för flygindustrin. När det gällde anläggandet av flyghamnar låg saken annorlunda till, och ansågs vara en kommunal snarare än statlig angelägenhet.

1916 fanns egentligen bara tre egentliga flygstationer i Sverige; Malmslätt utanför Linköping där arméflyget huserade, Bonarps Hed vid Ljungbyhed där Thulins civilmilitära flygskola var baserad, samt Hägerstalundsfältet norr om Stockholm där militärflygarna också höll till och där flyghangarer uppförts. I övrigt kom ju de flesta regementenas övnings- och exercisplatser att användas, liksom de till marinens flygväsende knutna flottstationerna eller tillfälliga baseringsstationer vinter- och sommartid. För marinflygets del innebar detta Galärvarvet i Stockholm, Stumholmen i Karlskrona, ön Gråen vid Landskrona, Oscar Fredrik vid Vaxholm eller detachementet vid Hårsfjärden på östkusten.

På initiativ av Enoch Thulin – som 1916 var sekreterare i det Svenska Aeronautiska Sällskapet – påbörjades under 1916 ett arbete för att projektera var de lämpligaste luftlederna mellan de tre stora svenska städerna Malmö, Göteborg och Stockholm skulle gå. Det Aeronautiska Sällskapet hade detta år också fått tillstånd att anordna ett lotteri för att få in medel, som skulle göra det möjligt för två flygutbildade officerare att undersöka på ort och ställe i vilka kommuner flyghamnar skulle kunna läggas. I september månad 1917 förelåg nu de ekonomiska möjligheterna för en sådan rekognosceringsresa, och de flygutbildade löjtnanterna P. O. Herrström och Peter Koch utsågs att genomföra undersökningen.

Den 30 oktober 1917 var P. O. Herrström i Malmö för att både möta kommunala förtroendemän och undersöka hur de ställde sig till frågan om anläggandet av en kommunal flyghamn, samt i görligaste mån vinna dem för att få till stånd ett agerande i frågan. Han kom därvid att träffa de två chefredaktörerna för två av stadens stora tidningar, varav den ene, konsul Karl Albert Härje, genom sin position som chef för Sydsvenska Dagbladet

och representant för tidningens ägare och tillika Malmö stadsfullmäktiges ledare kanske var den mest betydelsefulle. Förutom denne träffade Herrström även industrimagnaten Ernst Wehtje, samt chefen för Kronprinsens Husarregemente, överstelöjtnant Bror Cederström.

Från stadens sida har man därvid rekommenderat två fält som lämpliga för anläggandet av en kommunal flyghamn; dels det fält som låg vid Pildammarna–Borgmästaregården (och som Thulin använt sig av under Baltiska utställningen), dels "de båda Bulltofta-fälten" på ömse sidor om kyrkogårdsallén som delade Bulltoftafältet i två delar, där husarregementet sedan 1909 hade haft sina betes-, övnings- och skjutbanemarker.

Den 31 oktober kom även Peter Koch ner till Malmö, och genom de ingående samtalen som nu följde – och som varade nästan en hel vecka – stod det så klart att man från stadens sida föredrog, att det blev Bulltoftafälten som låg närmast till att bli platsen för denna framtida lufthamn. Frågan var nu: vem skulle bekosta anläggandet av en flygstation vid Malmö?

Konsul Härje förklarade sig beredd att stå i spetsen för en privat insamling för att bekosta anläggandet av en flyghamn, om de kommunala myndigheterna tvekade – vilket de också gjorde. Ur kommunal synpunkt var frågan om en flyghamn – inte minst ur den kommunala sparsamhetens synvinkel – ett företag som mera hörde till statsmaktens domäner än kommunernas. Resultatet av Herrströms och Kochs besök blev därför negativt, även om man från kommunal sida inte hade något emot en "kommunal" flyghamn. Efter ett par dagars resonerande började svårigheterna ytterligare torna upp sig; flera av de personer som konsul Härje vidtalat ångrade sig i sista minuten och ville inte vara med om något offentligt agerande i samband med flygstationsfrågan.

Däremot skulle kontakterna med Malmö stads drätselkammares förste och vice ordförande, stadsingenjören och byggnadschefen, resultera i att man från Malmö stads tekniska förvaltningar blev intresserade av att utreda frågan. Malmö stads byggnadschef vid den här tiden, Emil Sjögreen, kom att utarbeta ett specificerat kostnadsförslag för anläggandet av en flyghamn, vilket också tillställdes Aeronautiska Sällskapet. I ett svarsbrev den 25 november kom det Aeronautiska Sällskapet, på basis av de vunna erfarenheterna och upplysningarna och på grund av inköps- och anläggningskostnaderna, att även dessa föreslå Bulltofta som platsen för Malmö stads framtida flyghamn.

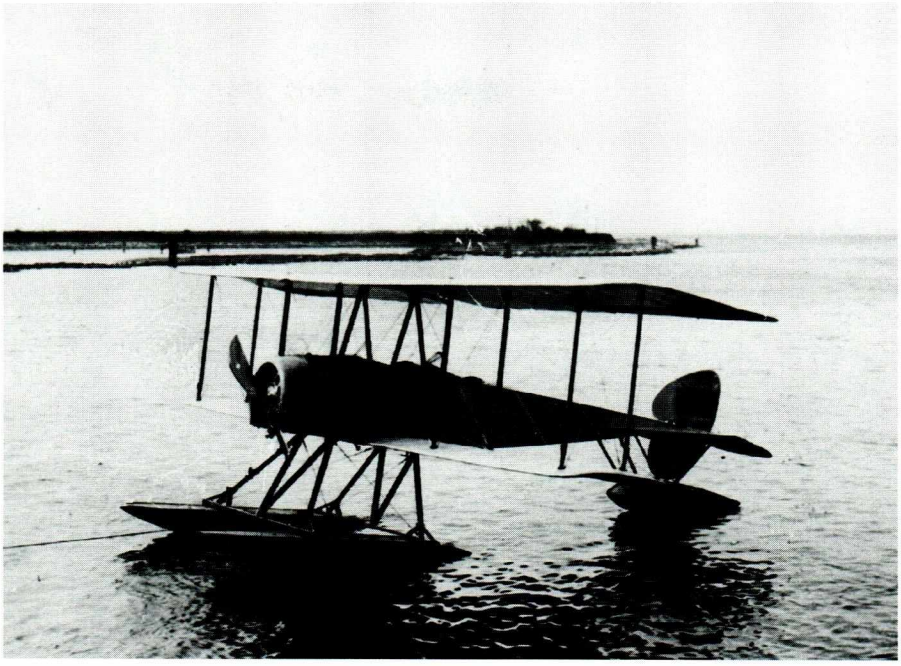
Nu kom inte mycket mer att hända i flygplatsfrågan; Herrström och Koch for vidare norrut längs västkusten för att träffa företrädare för kommunerna på rutten upp till Göteborg och sedan vidare till Stockholm. Till slut stod det Aeronautiska Sällskapet med ett digert informationsmaterial och det underlag, som till slut skulle bilda grunden för de flygleder och flygstationer som sedan också kom att förverkligas under 1930-talet.

Däremot skulle planeringsarbetet för anläggandet av flygstationer och på den framtida svenska luftfartspolitiken påbörjas under 1918 i såväl Stockholm som i Malmö. I riksdagen kom en motion att inlämnas om att man från statsmakternas sida måste utreda hela luftfartsområdet, och 1919 tillsattes så en statlig utredning med namnet "1919 års Lufttrafikkommitté". Det utredningsarbete och samarbete mellan flygsakkunniga och industrins män som nu påbörjades kom snart att leda till att ett svenskt flygbolag bildades, Svenska Lufttrafikaktiebolaget (SLA).

Den 22 april 1918 bildades även Malmös första Flygplatskommitté under ledning av H.Lauritzen. Medlemmar i denna kommitté var stadsingenjören A.Nilsson, Nils Edvard Lindberg samt Edvard A.Sjögreen. Den direkta anledningen till flygplatskommitténs bildande var att man nu – till skillnad från de diskussioner som förts året innan – hade att ta ställning till två framställningar som båda uppmanade staden att anordna en flygstation för en planerad flygtrafik till och från staden. Dels rörde det sig om en framställan från flygpionjären Enoch Thulin – som under hösten 1917 av Kungl.Maj:t fått koncession på flygrutterna Malmö – Göteborg – Stockholm, dels två på varandra följande framställningar från det i Malmö baserade Planfabriksaktiebolaget Pålson som den 2 februari och den 20 april 1918 önskade använda sig av Spillepengsmarken som flygstation för de av bolaget tillverkade flygmaskinerna.

Om Hjalmar Pålsson – som grundat sitt bolag redan 1917 – inte specifierade hur "hans" flygplats skulle se ut, var däremot Enoch Thulin desto utförligare. Fältet skulle vara en jämn ej sluttande cirkulär grönyta om 300 meters radie, med en omgivning runt om utan upprättstående hinder 200 meter från det avgränsade området. Vidare skulle en hangar uppföras på fältets nordvästra eller sydvästra kant i dimensionerna "minst" 20 x 15 m, samt försedd med en portöppning på 18 m.

Den 10 maj 1918 inkom till kommunfullmäktige även en motion från E.Wehtje om att man från stadens sida skulle vidtaga lämpliga åtgärder för



Det första flygplanet som landade på Bulltofta var detta Thulin LA-biplan, som i april flögs över Öresund av Axel Lind då försett med ett flottörställ. Här fotograferat i Malmö den 12 april 1919 (SFF-Arkiv, Stockholm, Nils Söderbergs samling)

anläggandet av en kommunal flyghamn. Då det av Kungl.Maj:t 1914 fattade förbudet för civil flygtrafik ännu rådde, fanns enligt 1918 års Flygplatskommitté inte någon anledning att ännu ta direkt ställning i frågan, men man rekommenderade stadsfullmäktige att de båda framställningarna, som Wehtjes motion skulle resultera i, utreddes i god tid: var stationen skulle ligga och hur den skulle kunna utformas.

Själva utredningsarbetet på denna flygstation påbörjades först efter det att stadsfullmäktige den 25 april 1919 beslutat att en utredning skulle verkställas samt avge förslag till en framtida kombinerad land- och sjöflygstation. Underförstått hade man nått till det resultatet att Spillepengen bäst passade in, men man skulle även ta i beaktande andra platser i stadens närhet. Ordförande för 1919 års Flygplatskommitté blev Nils Edvard Lindberg, och vid sin sida hade han stadsbyggnadschefen Edvard A.Sjögreen som också skulle svara för framtagning av underlag och kostnadsberäk-

ningar. Övriga medlemmar i kommittén blev Gunnar Faxe, Sune Engström och ingenjören Bo Ekelund. Såsom direkt flygsakkunnig beslöt man ta med den i Thulins flygskola flygutbildade Gustaf De la Gardie.

Pålsonbolaget inkom i juni med en begäran till Flygplatskommittén och Malmö stad om att staden måtte fylla ut och plana ut delar av Spillepengsområdet med 650 kubikmeter jord, få Sydkraft att flytta en befintlig luftledning i närheten, samt kompletterade med en karta som visade Spillepengsfältet och var bolaget anlagt sin lilla flyghangar.

För att erhålla direkta upplysningar om hur en flygstation skulle kunna se ut, kom flygplatskommitterade under sommaren att göra ett studiebesök på Köpenhamns flygstation Klövermarken. Kommitterade hade även tillskrivit Svenska Aeronautiska Sällskapet för att få klara besked om vilka krav som skulle ställas på en framtida flygstation, och den 19 juli erhöll man så ett svar. Från sällskapets sida blev man förvånad över upplysningarna från Malmö, samt vitsordade stadens framsynta tankar på en kombinerad land- och sjöflygstation. Av praktiska skäl rekommenderades emellertid först ett anläggande av en landflygstation på Spillepengen, med beredskap för att anlägga en provisorisk sjöflygstation vid t.ex. Hylliekroken. Sällskapet, som studerat kartan över Spillepengsområdet, hade också observerat att eventuella framtida utvidgningar av fältet endast kunde ske mot nordväst och genom utfyllningar med schaktmassor ut i Lommabukten. I söder låg ju Segeåns mynning som en naturlig gräns, i öster den norrgående landsvägen och västra stambanan till Göteborg samt flera telefon- och elledningar. Det Aeronautiska Sällskapet uppmanade avslutningsvis flygplatskommitterade att utan att avvakta eventuella statsbidrag igångsätta arbetet på ifrågavarande Spillepengens flygstationsområde.

Då Aeronautiska sällskapet varit ganska utförligt om just landflygstationen i sitt svar, kom nu ingenjör Ekelund att studera hur en sjöflygstation skulle kunna se ut. Han tänkte sig därvid att en station skulle anläggas i norra industrihamnen vid Segeåns utlopp. Vågbrytare och pirar av schaktmassor hade redan anlagts där ute, och Ekelund föreslog att sjöflygstationen anlades vid en sådan vall. Genom en lång träbrygga skulle denna vara förenad med fastlandet, och ute på vallen skulle en brygga med skjul och en 6 tons kran anläggas. Enligt beräkningar skulle hela kalaset kosta 280.000 kr, och man föreslog att pengarna skulle tas ur Hamndirektionens budget. Det senare var B. Eckerström dock inte pigg på, men kom nu att bli en intresserad part som också engagerade sig i planerna på en sjöflygstation i ett område av

industrihamnen, som man räknade med inte skulle komma att användas på tio–tjugo år framåt.

Mot slutet av hösten 1919 hade Svenska Lufttrafikaktiebolagets planer för flygtrafiken under 1920 tagit fart, inte minst vad gällde eventuell flygpostbefordran mellan Tyskland och Malmö, och i december kom bolagets flygstationschef Folke Winbladh ner till Malmö för att diskutera anläggandet av en sjöflygstation. Hans förvåning blev stor när han nu fick se hur långt man kommit i förberedelsearbetet i Malmö. Efter att ha återvänt till Stockholm utarbetade Winbladh ett förslag till sjöflygstation avpassat för SLA's behov, något som totalt sett skulle kunna kosta 141.000 kr. Större delen av denna summa skulle komma från SLA genom det statsbidrag man hoppades kunna få, men från SLAs sida önskade man att Malmö redan nu skulle påbörja arbetet på de fasta anläggningarna, slipen och rangerplanen. Denna del av arbetet skulle Malmö stad stå för, och utgiftssumman beräknades belöpa sig på 45.500 kr.

För Malmö stad och flygplatskommitterade kvarstod nu frågan hur pass seriöst SLA var, och det beslöts att Gustaf De la Gardie skulle träffa en representant för bolagsledningen. Denne, Lenn Jacobsson, som den 30 januari 1920 var nere i Malmö, blev informerad om utvecklingsarbetet i Malmö och kom i sin tur att lämna upplysningar om SLA. Det skulle nu visa sig att det inte alls var säkert att Malmö på något sätt skulle kunna förvänta sig att SLA eller ens 1920 års Lufttrafikkommitté valde staden som transit- och gränsflygstation i framtiden och i det internationella flygsamarbetet på linjen London – S:t Petersburg. Den 19 juni erfor man även att Torsten Gullberg, sekreterare i Lufttrafikkommittén, under sommaren 1920 skulle genomföra en rundresa längs hela västkusten för att se vilken ort som hade de bästa förutsättningarna för att bli anflygningshamn på den internationella linjen. Det kunde med andra ord förväntas att såväl Falkenberg, Halmstad som Göteborg hade lika stora chanser på att väljas som Malmö.

Skulle Malmö ha någon chans, måste man redan nu visa att man inte bara hade de naturligaste förutsättningarna utan också att man verkligen förberett sig för ett anläggande av en kommunal sjö- och landflygstation av internationella mått. I maj 1920 avgav så Malmös Flygplatskommitté sitt utredningsbetänkande, som i stort sett gick ut på att stadsfullmäktige skulle gå i spetsen för anläggandet av en kombinerad sjö-landflygstation på Spillepengen/Industrihamnen. Landflygstationen på Spillepengen beräknades kosta totalt sett 257.000 kr, medan sjöflygstationen i Östra industri-

hamnen skulle kosta 170.000 kr. För den händelse stadsfullmäktige skulle tveka inför denna utgift, föreslogs det att man skulle börja med sjöflygstationen, som inte bara innebar den minsta utgiftssumman utan dessutom var av störst betydelse för närvarande.

Stadsfullmäktige ansåg utgiftssumman för hög, och menade att sådana här anläggningar var av riksintresse och borde bekostas med statliga medel i form av statsbidrag, och innan denna fråga hade lösts förhöll man sig avvaktande i frågan. När flygningarna nu kom igång i Sverige och Malmö under 1919 och 1920 så kom dessa också att spegla verksamhetens karaktär av försöksflygningar, och eventuella sjö- och landflygstationsfrågor kunde lösas på ett relativt enkelt och föga kostsamt sätt.

DE FÖRSTA FLYGNINGARNA EFTER FÖRSTA VÄRLDSKRIGET

I november 1918 hemställde den svenska generalstaben till Kungl.Maj:t (mot bakgrund av vapenstilleståndet ute på Europas slagfält den 11 november 1918), att restriktionerna från 1914 för den civila luftfarten nu borde upphöra. Civildepartementet, som skulle hantera luftfartsärenden, hade ännu inte kommit på det klara med vilket regelsystem som skulle gälla för efterkrigstiden. Först den 23 maj 1920 kunde den nya ordningen stadgefästas genom ett beslut i konselj, varvid bestämmelserna för den civila luftfarten började gälla från och med 1 juli 1920.

Redan tidigare hade det civila flyget kommit igång i Skåne, och lättast torde väl Thulins flygskola och Thulinverken haft det som fortsättningsvis kunde utnyttja det flygtillstånd man haft under hela världskriget. Såväl Enoch Thulin som hans flygförare kom flitigt att utnyttja sitt tillstånd under hela 1919 och 1920 fram till det att restriktionerna lättats helt.

Redan på måndagen den 10 februari 1919 kom flygläraren vid Thulins flygskola Axel F. Lind med en icke namngiven passagerare att landa på Bulltoftafältet med ett tvåsitsigt flygplan typ Thulin LA, vars landställ dessvärre vek sig vid landningen på det något ojämna gräsfältet. Flygplanet togs in till Bödkaregården för reparation av landstället, och någon dag senare återvände besättningen med planet till Ljungbyhed.

Värt att lägga märke till är att detta faktiskt innebar att det var första gången som ett motorflygplan landade och startade på Bulltofta, sedan bröderna Damme och den svenska besättningen på gasballongen "Andrée" slutade sina olycksaliga försök till luftseglingar 1881 resp 1914.

Mellan den 12 och 26 april 1919 skulle det danska aeronautiska sällskapet ha en internationell flygutställning inne på Tivoli i Köpenhamn, och av den anledningen sökte Thulin tillsammans med den danska samarbetspartnern och flygplantillverkaren Nielsen & Winther tillstånd att bedriva lufttrafik under den tid utställningen varade. Det var meningen att en svensk och en dansk flygmaskin växelvis skulle flyga mellan Köpenhamn

och Malmö och den 11 april 1919 ägde den första turen rum med ett Thulin-biplan typ LA. Flygplanet var för övrigt samma flygplan som hade landat på Bulltofta, och hjullandstället hade nu ersatts med ett flottörställ så att flygplanet kunde starta och landa på vattnet. Som flygförare på premiärturen fungerade Axel Lind, och som passagerare medföljde en journalist, redaktören Oscar Söderlund ("Glokar Well") på Stockholms-Tidningen. Flygplanet hade flugit först från Landskrona, gått mot Köpenhamn och hämtat upp journalisten som nu medföljde till Malmö. Flygplanet hade landat vid Ribersborgs kallbadhus, men – som det visade sig och särskilt till damernas förtrytelse – parkerat på "fel sida" om badhuset.

Thulin hade lämnat in sin ansökan sent, och enligt Länsstyrelsen på ett ofullständigt sätt, och medan det hela klarades ut fick de planerade flygningarna skjutas fram i tiden. Först den 24 april återupptogs flygningarna mellan Köpenhamn och Malmö, denna gång med Tord Ångström som flygförare.

Samtidigt som flygutställningen varade, kom det under världskriget startade Planfabriksaktiebolaget Pålson att visa upp sitt förstlingsverk inne på Tivoli, det smäckra sportbiplanet nr 1. Företaget hade också anhållit om tillstånd hos svenska och danska myndigheter att få provflyga flygplanet på Köpenhamns flygstation och därefter landa på och fortsättningsvis utnyttja Spillepengsfältet utanför Malmö. Innan vi går vidare i framställningen kanske det är befogat med några rader om Planfabriksaktiebolaget Pålson – Malmös första flygindustri.

PLANFABRIKSAKTIEBOLAGET PÅLSON

Hjalmar Pålsson föddes den 9 november 1880 i den lilla byn Västra Ingelstad som ligger vid den gamla landsvägen söder om Malmö i riktning mot Trelleborg och Anderslöv. I byn hade hans far och farbror tillsammans med en kompanjon en snickerifabrik samt en lanthandel, i vilken såväl Hjalmar som hans fyra systrar fick hjälpa till. 1916 hade Hjalmar Pålsson ett eget företag i form av en elektroteknisk konstruktionsbyrå inne i Malmö, men kom en kort tid – från den 2 november 1916 till den 28 mars 1917 – att bo i Landskrona där han arbetade i Enoch Thulins flygplansfabrik. Exakt vad han gjorde här är oklart, men förmodligen har han verkat som ritare.

Hos Thulin hade han blivit förtrogen med flygtekniska spörsmål, samt lärt känna ett antal andra tekniker som var intresserade av att göra flygplan efter andra konstruktionsprinciper än de som Thulin tillämpade. Thulin hade ju påbörjat sin konstruktiva verksamhet i Landskrona tillsammans med Oscar Ask vintern 1913/14, men det var först i och med det första världskrigets utbrott som beställningarna av flygmateriel och flygmotorer tog fart. Till en början kom Thulin att bygga flygplan av typ Blériot och Morane-Saulnier, således av förkrigstyp. Det innebar i stort sett en lådliknande konstruktion av trä, sammanhållen av stag och linor, samt klädd med bomulls- och linneduk. Den var enkel att tillverka med en relativt oskolad personal, och när Thulin väl började sin tillverkning av egna konstruktioner byggde dessa i stor utsträckning på de konstruktionsprinciper de båda första typerna innehöll.

Tillsammans med tre andra tekniker från Thulin kom Hjalmar Pålsson vintern 1916/17 att diskutera om inte tiden var mogen för att starta en egen tillverkning av flygplan utifrån helt andra konstruktionsprinciper än vad som tillämpades hos Thulin. Under 1917 kom man med Hjalmar Pålssons egen konstruktionsbyrå som grund att starta Planfabriksaktiebolaget Pålson. Fem patent kom nu att arbetas fram vilka skulle ligga till grund för den

fortsatta verksamheten och, som man hoppades, också skulle kunna dra in välbehövliga medel.

De grundläggande elementen för konstruktionsverksamheten synes ha varit ett extremt utnyttjande av aerodynamisk renhet i konstruktionen med ett minimum av luftbromsande detaljer. För att åstadkomma detta skulle man bygga en alldeles egen motor, som på en och samma gång skulle erbjuda en så liten frontyta som möjligt, ge en låg bränsleförbrukning, liten förslitning och liten friktionsvärme med högre verkningsgrad som följd. Huvudvingen skulle vara möjlig att ställa in så att anfallsvinkeln, dvs vingprofilens lutning i flygriktningen, anpassades efter den nyttiga lastens fördelning ombord på flygplanet, vilket skulle minska spakkrafterna för flygföraren.

Även själva tillverkningen av flygkroppen och vingarna skulle ske efter en ny metod genom ett användande av prefabricerade släta paneler på såväl flygkropp som på vingar utförda i tre lager träfanér, och invändigt stagade med trälister som limmats ihop. Inne i den främre delen av flygkroppen fanns en stålrörskonstruktion, som på en och samma gång utgjorde motorfundament och fästpunkter för landstället och vingarna. Landstället för landmaskinen utgjordes av två välvda träbågar som formats i ångbad och medgav en viss fjädring.

Med hjälp av ingenjören Anders Wilhelm Andersson, grundaren av patentbyrån AWA-PATENT – verksam än idag – försökte Hjalmar Pålsson våren 1917 patentskydda sina idéer. Under hösten 1917 lyckades det för Pålsson att intressera ett antal malmköpmän för att teckna aktier i "Planfabriksaktiebolaget Pålson", vars konstituerande styrelsemöte ägde rum på advokaten och e.o. hovrättsnotarien Carl Håkanssons kontor i Malmö. Ett första startkapital på 100.000 kr erhölls, Håkansson blev styrelseordförande och Pålsson verkställande direktör.

Det nya företaget skaffade sig ett konstruktions- och affärskontor på Kalendegatan 4, där de fyra ingenjörerna (Hjalmar Pålsson, E. Ernsson, G. Malmqvist och G. Rancé), det 17-åriga ritbiträdet Albin Nilsson och en kamrer verkade. För den planerade modell- och flygplantillverkningen hyrde bolaget in sig i lokaler som låg vid S:a Förstadsgatan nr 34 och 39, ett område som länge haft flera grossistföretag i trävarubranschen men som nu försvunnit för gott. Lokalernas iordningställande tog c:a två månader i anspråk, och den egentliga tillverkningen har påbörjats först i juni 1918. Efter ett halvt års verksamhet var arbetsstyrkan i dessa lokaler uppe i 1

kontorist, 2 verkmästare, 2 förmän, 24 arbetare och en springpojke. De nu enda kända och namngivna medlemmarna av denna arbetsstyrka är snickaren Waldemar Persson, kopparslagaren Hans Andersson, montören Börje Zachrisson samt motortillverkaren Ernst Grupp.

Till att börja med lät bolaget bygga ett par modeller i stor skala av de flygplan man avsåg att sätta i produktion, dels ett ensitsigt sportflygplan, som kallades typ 1, dels ett trafikflygplan med en täckt passagerarkabin och som även skulle kunna förses med flottörer, typ 2. Med den senare skulle eventuellt också en flygtrafik över Öresund mellan Malmö och Köpenhamn kunna upprätthållas.

Vintern 1918/19 var bolaget igång med tillverkning av hela fem flygmaskiner typ 1, varav den första i stort sett var färdig och bara väntade på att få motorn inmonterad. Torsdagen den 23 januari 1919 ägde ett styrelsemöte rum i Pålson-bolaget, varvid Hjalmar Pålsson redogjorde för hur långt man kommit i verksamheten. Ett flygplan var klart, medan motor-

Alfred Svensson som provflög Pålson-flygplanet 1919. Här fotograferad vid Malmö Flygkompanis L.V.G.-maskin 1920. (FVM, Curt Palmblads samling)

Pålson PP.1 på Bulltofta (Nils Arne Nilssons samling)

tillverkningen kommit att försenas på grund av oförutsedda konstruktionsproblem.

För att inte äventyra planerna på att visa upp typ 1-planet på flygutställningen i Köpenhamn, beslutade man sig för att skaffa en roterande Thulinmotor på 50 hk. Då denna var avsevärt lättare än den föreslagna och inom bolaget konstruerade slidventilmotorn, blev man tvungen att inmontera en 50 kgs blyvikt i nosen. Bytet av motor innebar att en ny motorkåpa fick tillverkas av koppar. Trots bytet blev inte förändringen utseendemässigt stor på grund av den strömlinjeformiga motorkåpan. Styrelsemötet beslutade även att låta höja aktiekapitalet från 200.000 kr till 600.000 kr.

På flygutställningen var det många som kom att beundra det nya och ovanligt strömlinjeformade flygplanet från Malmö, som var målat i svart och gult. Tillverkningen och målningsfinishen var av absolut högsta klass, men vad expertisen ställde sig tveksam till var de konstruktiva nyheterna, inte minst för vingarnas del. Avsaknaden av linor och stag mellan vingarna på det sätt som annars var så vanligt på den tidens biplan väckte diskussion och det var mången som inte trodde på att vingarnas konstruktion hade samma hållfasthet som för andra flygplan. En polemik om detta kom att

uppstå i fackpressen, men då planet ännu inte flugits fanns ju heller ingen exakt visshet i frågan.

Världskrigets restriktioner med avseende på den civila luftfarten hade ju ännu inte lättats i Sverige, och Pålson-bolaget hade hos Kungl. Maj:t sökt tillstånd att få flyga i svenskt luftrum. Samma dag som detta tillstånd gavs – den 2 maj 1919 – kom den första provflygningen med typ 1-planet att äga rum på Köpenhamns flygplats Klövermarken på Amager söder om Köpenhamn. Som provflygare tjänstgjorde den förre flygläraren hos Thulin, Alfred Svensson, vilken en kort tid dessförinnan provflugit en annan ny svensk konstruktion, "Söderströmjagaren". Provflygningen lär ha gått väl och planet upplevdes som välbalanserat och utan de sedvanliga intrimningsbesvär, som oftast vidlåder alla nya konstruktioner. Vid landningen höll det däremot på att gå illa, då planet vid sättningen träffades av en kastvind och föll ner tungt på sidan med landstället. På grund av kristiden hade man inte erhållit några gummiamortisörband till landstället, utan bundit fast hjulaxeln till de välvda medarna med vanliga hamprep. Vid landningen kom nu det ena hjulet att lossna, men Svensson kunde räta upp flygplanet, som kunde kana på sina medar och det ena hjulet.

Det skulle dröja nästan en och en halv månad innan Pålson-planet gjorde sin debut i hemstaden Malmö. Alfred Svensson hade startat från Spillepengsmarken torsdagskvällen den 18 juni, och på slaget klockan sex dök han upp över Bulltofta-fältet för en intresserad skara åskådare och journalister som inbjudits till Pålson-bolagets första demonstration av planet. Efter ett par förbiflygningar på låg höjd, och stigning upp till 1.500 meters höjd över fältet, flög han sen västerut och söderut mot Klagshamn. Efter 45 minuters flygning återvände Svensson till Bulltofta, slog av motorn och glidflög ner mot fältet där han också landade."Det hela var en prestation, hvartill vi sällan sett motstycke" som tidningarna dagen efter skulle skriva. Efter flyguppvisningen demonstrerade den nu 37-årige konstruktören Hjalmar Pålsson flygplanet och berättade om de konstruktionsprinciper som legat bakom projektet. Flygplanet kom därefter att demonteras på platsen för att landvägen föras tillbaka till Spillepengen.

Efter en vecka ägde nästa förevisning av flygplanet rum, också denna gång ute på Bulltofta. I samband med att pressrepresentanter besökte Malmö på en så kallad "pressens rundtursdag" och träffade olika kommunalpolitiker, skulle man även besöka Bulltofta och få uppleva en flyguppvisning. Starten hade som förra gången ägt rum från Spillepengen, och efter uppvisningen

över Bulltofta skulle Svensson sätta ner planet inför ögonen på den församlade pressen. Vid landningen slog flygplanets hjul ner i en grop, varvid flygplanet slog runt och lade sig på ryggen. För bolaget var det bara att demontera flygplanet och föra in det till verkstaden inne i Malmö för reparation.

Efter reparationen kom den tredje uppvisningen med planet att äga rum i samband med Skyttets dag den 31 augusti 1919, då man på tre platser skulle förevisa flygplanet. Alfred Svensson hade startat från Spillepengen, visade upp sig över Spillepengens skjutbanor för att sedan styra kosan norrut mot gevärsskjutbanan vid Stävie Skytteskog utanför Furulund/Kävlinge. Efter uppvisningen över Stävie styrdes kosan söderut mot Bulltofta och skjutbanorna på fältets östra sida, där en uppvisning gjordes. Därefter landade Svensson planet, och Hjalmar Pålsson förevisade i ett föredrag flygplanet. Efter någon timmas uppehåll startade Alfred Svensson planet och styrde mot Spillepengen, där han också landade – något som fick en tidning att kommentera: "Tack vare det planeringsarbete som där utförts av Planfabriksaktiebolaget Pålson, har denna plats nu blivit möjlig att landa på. Detta var första gången en flygmaskin landade på denna vår stads eventuella flygplats."

Det här var också sista gången vi får höra talas om någon genomförd flygning med Pålson-planet. På grund av den oynnsamma konjunkturen och marknadsläget, samt av det faktum att större delen av aktiekapitalet var förbrukat, tvingades bolaget att avveckla verksamheten. Flygplanen höggs upp, och motorn – som aldrig blivit färdigställd – lär ha sålts på auktion och blott inbringat 7 kr och 50 öre! Snickeriverksamheten kom sedan att ombildas till en vagns- och karrosserifabrik, vars produkter kom att utmärkas av ett utsökt och gediget yrkeskunnande väl i linje med vad som kännetecknat typ 1-flygplanet.

Hjalmar Pålsson återvände till sin elektrotekniska konstruktionsverksamhet, och gick i pension under det andra världskriget. 1955 avled han, och stoftet bisattes i familjegraven på S:t Pauli Östra kyrkogård.

FLYGARPROFILER OCH FLYGCIRKUSAR

År 1919 innebar ett märkesår i flera avseenden för utvecklingen på det civila flygområdet i Sverige. Konjunkturerna var inte gynnsamma för exempelvis Enoch Thulin som i samband med världskrigets slut fått vidkännas flera bakslag i inställda, avbrutna och uppskjutna beställningar av flygmateriel, avskedanden av sin personal i Landskrona samt ett försämrat konkurrensläge i och med att en uppsjö av flygmateriel från de krigförande länderna nu utbjöds på den civila marknaden. För att kunna göra propaganda för sin fortsatta verksamhet och flygskolan, beslöt Enoch Thulin att själv återupptaga flyguppvisningarna av sina egna flygplan. I samband med träning i avancerad flygning över Landskrona för en flygdag i Köpenhamn, omkom dessvärre Enoch Thulin den 14 maj 1919. Svenskt flyg förlorade i honom en profil som annars hade kunnat bana väg ur krisen. Ett halvt år innan hade även två andra kända flygarprofiler omkommit i flygolyckor, nämligen "Flygbaronen" Carl Cederström och Gustaf Krokstedt, vilket i sin tur satte stopp för dessa två mäns flygföretag.

SLA kom under 1919 och 1920 att påbörja sina propaganda- och försöksflygningar med flygplan inköpta från Tyskland över Danmark av typ L.V.G. C.VI (landflygplan) samt Friedrichshafen-flygbåtar. Det som kanske främst skulle uppmärksammas i flygväg under 1919 – särskilt då från hösten – var P.O.Herrströms flygande cirkus med engelska "krigsaeroplan" och engelska flygförare. Detta flygsällskap – under namnet "P. O. Flygkompani" – kom under hösten att med Hägerstalunds-fältet utanför Stockholm som bas turnera runt om i landet. Nästan alla städer mellan Falun och Helsingborg besöktes, men av någon anledning fick Malmö inte något besök detta år. I stället skulle Malmö få besök av två gästande österrikiska flygförare som gav uppvisningar dels på Bulltofta-fältet, dels på det närliggande Jägersros trav- och galoppbana.

Herbert Ebner hade anlänt till Sverige under maj månad med ett tvåsitsigt i Österrike byggt biplan typ Phönix, tillsammans med passagera-

ren König, som skulle diskutera repatrieringen av österrikiska krigsfångar i Ryssland. Paret var på väg till Kristiania (dåtida namnet på Oslo), men hade råkat ut för ett haveri i samband med starten från Göteborg. König fick i stället ta tåget upp till Kristiania, medan Ebner fick bli kvar i Göteborg och övervaka reparationen av flygplanet. Han trivdes i Göteborg, och det hela slutade med att han kom att stanna kvar i Sverige och gifte sig med en flicka från Göteborg. Flygplanet i sin tur köptes av ett konsortium med teaterdirektören Nils Ranft i spetsen.

I oktober blev det klart att Ebner och Ranft skulle besöka Malmö och Bulltofta för uppvisningar och rundflygningar. Baksitsen hade byggts om såtillvida att den försetts med en täckt överbyggnad modell "glasveranda" för passagerarnas bekvämlighet, och priset för en "rundflax" låg på 50 kr. Torsdagen den 2 oktober hade nära 200 malmöbor mött upp på Bulltofta för att invänta flygplanet, som enligt telegrafiskt besked från Göteborg väntades anlända vid 14-tiden. Ännu vid tretiden hade inget flygplan dykt upp, och först då erhöll man ett telegram som meddelade att flygarna var försenade och att dagens flygningar var inställda. Malmöborna som gynnades av fint väder hade svårt att dölja sin besvikelse. Först dagen därefter anlände Ebner och Ranft till Malmö, men publiktillströmningen var då så dålig att endast ett par passagerarflygningar genomfördes.

Redan ett par dagar senare gästades Malmö av en annan österrikisk pilot, Edmund Sparmann. Denne hade under våren 1919 leveransflugit österrikiska en- och tvåsitsiga flygplan typ Phönix till de danska och svenska militära flygstyrkorna, och kom nu att knytas till Thulinföretaget, vars förstepilot han en kort tid därefter blev. På sin fritid kom han att ge en rad uppvisningsflygningar med sitt privata Phönixflygplan. Han lärde sig svenska språket snabbt, och kom efter flyguppvisningarna att demonstrera sitt flygplan samt prata om sin uppvisning för den församlade publiken. Den 12 oktober genomförde han sin första uppvisning inför 15.000 åskådare, av vilka blott en mindre del löste inträdesbiljetten till Jägersro. De flesta valde att se uppvisningen utanför grindarna, på kullarna runt om travbanan.

Sparmann anlände från Ljungbyhed, där han hade sitt flygplan förvarat, och inledde med en uppvisning i avancerad flygning. Vid landningen hade Sparmann svårt med att sätta ner flygplanet på omloppsbanan, och ett hjul hamnade i den lösa jordmyllan så att flygplanet slog i med den ena vingspetsen i marken och den andra träffade Sparmanns mekaniker – som

FLYGNINGAR

AV

SPARMANN

anordnas vid fester t. ex. Idrottsfester, Hembygdsfester, Skyttefester, Arbetarefester etc. Reklamflygningar. Passagerareflygningar och Flyguppvisningar, ev. samtidigt föredrag av ingenjör Sparmann över flygkonsten.

Cirka 15,000 uppstigningar med cirka 10,000 passagerare, tillsammans cirka 500,000 km. utan minsta skada för förare eller passagerare.

Upplysningar lämnas av Törnqvists Bokhandel, Landskrona, tel. 115, 1115, 8,30 f. m.—6 e. m. Andra tider av Stadshotellet, Landskrona, tel. 158.

Annons införd i SDS den 2 juli 1921 med anledning av Edmund Sparmanns uppvisningar på Bulltofta-fältet den 2 och 3 juli 1921. (LUB Tidningsarkivet)

rusat fram för att stoppa flygplanet – på näsryggen ! En ny uppvisning över Jägersro sköts upp till nästa veckoslut, men då reparationen ännu inte var klar blev det i stället ett ytterligare uppskjutande en vecka. Dåligt väder förhindrade dock denna uppvisning, och de följande veckosluten hade Sparmann kontrakterats för uppvisningar i Ystad och Lund. Först söndagen den 16 november kunde Sparmann genomföra en uppvisning som av många dåtida – och även nutida – bedömare har betraktats som en av de skickligast genomförda avancerade flygningar som presterats i vårt land. Sparmann hade inlett med ett par svängar över Malmö innan han gick ner på Bulltofta vid tiotiden. Vid pass tio minuter över ett lyfte han från Bulltofta och flög mot Idrottsföreningen Kamraternas idrottsplats vid Jägersro över vilken själva uppvisningen ägde rum.

Hösten hade nu börjat övergå i vinter vilket skulle lägga sordin på flygaktiviteterna i landet, men strax efter årsskiftet 1920 skulle Malmö begåvas med ett eget flygbolag försett med tyska krigsflygplan och tyska flygare – Malmö Flygkompani.

Herbert Ebner och passageraren A.L. Johansson efter en uppstigning över Bulltofta den 11 oktober 1919. Flygplanet, ett dubbeldäckat österrikiskt flygplan typ Hansa-Brandenburg C.I med den svenska registreringen S-AAH havererade just på Bulltofta ett år senare, den 4 juli 1920! (FVM, Repro Curt Palmblads samling. Orginalet finns i tidningen Allt om Hobbys bildarkiv, eftersom Johanssons son, Jan Jangö, med tiden blev redaktör för tidningen!)

Mäster Palm i sittbrunnen till Malmö Flygkompanis L.V.G.-flygplan på Segeholms flygfält. I förarsitsen sitter den tyske piloten Otto Schulz, och till vänster syns bolagets chef, Johan "John" Jönsson. (SFF-Skåne arkiv)"

JOHAN "JOHN" JÖNSSON OCH MALMÖ FLYGKOMPANI

P.O. Flygkompani hade avslutat sin Sverigeturné i Helsingborg den 2 november, och trots att Malmö var landets tredje stad i storlek och betydelse samt det faktum att det fanns flera lämpliga flygfält i stadens närhet, gick Malmö miste om flygcirkusen. Även i fortsättningen skulle P.O.Herrström koncentrera sig på mellersta och norra Sverige. Redan på hösten 1919 hade en flygskola startat på Hägerstalundsfältet, och den 20 oktober avlade flygskolans förste elev, skåningen Johan "John" Jönsson, certifikatprovet inför Luftfartsmyndighetens representanter. Han skulle snart följas av ytterligare tre elever, men problemet för dem efter utbildningen var att det inte fanns några som helst möjligheter att få flyga i fortsättningen. Visserligen hade P.O.Flygkompani en för svenska förhållanden stor flotta av flygplan – hela 11 st – men till flygförare föredrog man rutinerat folk.

John Jönsson beslöt sig då för att åka ner till Berlins flygplats Johannisthal och försöka intressera en tysk flygförare med eget flygplan för en verksamhet i Sverige. Den 7 januari 1920 kom så Jönsson hem till Skåne med den tyske flygföraren Otto Schulz och ett tvåsitsigt biplan av märket L.V.G. typ C.V.

Den 12 februari landade de båda med ytterligare ett flygplan som de hämtat i Tyskland, en Albatros typ B.IIa och utrustat med dubbel uppsättning spakar och motorreglage. Det första flygplanet gavs den svenska registreringen S-AAK och det andra flygplanet S-AAM.

I samband med den första landningen på Bulltofta höll Jönsson en improviserad presskonferens där han uttalade sig om den planerade verksamheten. Det första man skulle göra var att leta efter ett eget flygfält i stadens närhet, och sedan, när man väl etablerat sig, skulle man starta en flygskola. Ett tredje flygplan på flottörer skulle skaffas, bland annat för att sättas in på en linje Malmö – Köpenhamn. Av någon anledning föredrog Jönsson att skaffa ett eget fält istället för att utnyttja Spillepengsmarken eller Bulltoftafältet, och den 28 januari hyrde han ett litet fält vid Lundavägen

strax norr om Segeåns lopp. Marken hade reserverats för Sockerbruket i Arlöv, men då de ännu ej hade intresse av den fick John Jönsson hyra den för tre år framåt.

På kort tid reste Malmö Flygkompani – som man nu kallade sig – en stor flyghangarbyggnad i trä som kunde rymma upp till fyra stora dubbeldäckade flygplan, och den 29 mars 1920 erhöll flygplatsen sitt godkännande från såväl stadsfullmäktige som av länsstyrelsen för sin fortsatta verksamhet. Från detta datum har också Malmö formellt sett fått sin första riktiga flygplats, och denna kom – jämte Limhamns- och Bulltoftafältet – att användas av de militära och civila flygare som nu kom att gästa Malmö. Segeholms flygstation låg exakt där idag den norra motorvägsinfarten vid Sege och Lundavägen ligger, och där Hedbergs Bil, DAGAB och Alfax har sina anläggningar.

Segeholms flygstation blev snabbt ett etablerat begrepp, och kom att användas bland annat av S.L.A. för propagandaflygningar. Detta svenska flygbolag använde sig av tyska flygplan och tyska flygförare – bland dem den senare så beryktade Hermann Göring förutom ett par svenska piloter. Många svenskar som vid denna tid passade på att köpa utrangerade tyska krigsflygplan passerade Segeholm för tullklarering, bland dem den kände motormannen Sven Du Rietz från Norrköping.

Den flygskola som Malmö Flygkompani ämnade starta kom också igång, men några certifikat har aldrig utfärdats för någon elev vid skolan. Snarare har det varit så att intresserade fått känna på vad flygning var för något, och flera tidigare vid Thulins flygskola utbildade malmöbor kom att följa verksamheten ute på Segefältet, bland dem ingenjören Hans Hierta. På olika sätt försökte John Jönsson locka ut malmöborna till flygplatsen, inte minst för att uppleva tjusningen med att få se sin stad "lite från ovan". Annandag påsk 1920 fick Malmö Flygkompani ett celebert besök i och med att den kände arbetarkämpen och agitatorn August Palm besökte Skåne, och denne skulle få följa med upp på en flygtur över staden.

Faktum var att John Jönsson och August Palm kände varandra sedan tidigare, och de hade båda varit med om att starta en organisation som skulle motarbeta de propåer som kom från nykterhetshåll om skärpta restriktioner med avseende på den förda alkoholpolitiken. Det var ett illustert sällskap i vilket företrädare för restaurangbranschen, alkoholtillverkare, vin- och spritgrossister samt olika glada och oansvariga svenskar samlades. "Mäster Palm" som ju ogillade varje slag av restriktioner från myndigheternas sida,

och själv var känd för att ta sig en hutt då och då, hade blivit detta sällskaps främste agitator samt redaktör för förbundets tidskrift "Appell till det sunda förnuftet". Inte minst av denna anledning hade August Palm och den svenska arbetarrörelsen verkligen hamnat på kollisionskurs.

Palm, i pälsrock och läderhuva, var faktiskt något betänksam inför flygturen men ändå nyfiken på att få uppleva hur det var. Jönsson hade dessutom lovat honom att han skulle få kasta ut exemplar av förbundets tidskrift över Malmö. Palm medgav senare att han njutit av flygturen – som var hans första – men också att han hajat till några gånger, när avgasknallar hördes genom motordånet eller när piloten Schulz lade planet i någon brant sväng.

Vid pingsttid kom Malmö Flygkompani att genomföra en turné runt om i Skåne tillsammans med Skånes Gymnastikförbund. Turen som varade från den 29 till 30 maj, gick från Malmö över Lund, Eslöv, Teckomatorp, Landskrona och Helsingborg på lördagen, samt Ängelholm, Åstorp och Svalöv på söndagen.

Den 17 och 18 juni 1920 kan tidningarna förtälja att Malmö Flygkompani skall få förstärkning med en ny tysk flygförare samt hela tre flygplan, två Albatros-skolplan samt ett flottörförsett Friedrichshafen-biplan. För att få plats med dessa plan avser man att bygga ut hangaren på Segefältet, och vi får nu också höra att sex elever har anmält sig till flygskolan.

På eftermiddagen den 29 juni landade Schulz och Jönsson med det första av de nya flygplanen, ett tvåsitsigt skolbiplan av typ Albatros typ C.Ib som hade licensbyggts av Merkur Flugzeugbau. Två dagar senare anlände det andra flygplanet, ett från världskriget känt ensitsigt jaktplan typ Fokker D.VII fluget av den lettiskfödde tyske jakt- och provflygaren Otto Ballod.

Dessa båda flygplan ägdes av Ballod och fick en tillfällig svensk registrering i form av nummer; Albatros'en erhöll numret S-89 och Fokkern numret S-90. Tillökningen av flygplanflottan skulle utan tvivel ha inneburit att Malmö Flygkompani nu skulle kunnat visa upp sig oftare och med mera publikknipande nummer än tidigare, men ironiskt nog skulle man på kort tid förlora två av de först anlända flygplanen i samband med haverier.

Den första olyckan ägde rum torsdagen den 16 juli, när Schulz skulle landa på Segefältet efter en rundtursflygning med en passagerare Bengtsson, boende i Malmö. Vid inflygningen till flygfältet passerade man Lundavägen och dess trädallé alldeles för lågt och touchade mot telefonledningen som gick längs vägen. Flygplanet drogs åt sidan men Schulz lyckades räta upp

planet innan det hårt slog i marken. Landstället krossades helt, men turligt nog undkom de båda ombord på planet utan några allvarliga skador. Vilket flygplanet har varit är svårt att bestämma på grundval av tidningsuppgifterna, men kan ha varit det andra flygplanet Flygkompaniet hämtat i Tyskland, Albatros-planet. Detta kom nu att övertagas av den flygintresserade Nils Utieschil som varit elev i flygskolan på Segeholm.

Den andra olyckan ägde rum en vecka senare, och även denna gång var det Schulz som var flygförare. I samband med en flyguppvisning vid Bonderup utanför Dalby – för övrigt den lilla by i vilken John Jönsson en gång föddes och där hans föräldrar arbetade som statare på gårdarna – kom Schulz vid landningen att missbedöma höjden och slå i hårt med flygplanet vars landställ krossades. Flygplanet kanade sen fram i full fart mot en gärdesgård, varvid propellern och ena vingparet förstördes. Flygplanet torde ha varit den tunga L.V.G.-maskinen S-AAK.

Flyghaverierna verkade dugga tätt denna sommar och över hela landet kom det rapporter om tillbud eller haverier. Till och med på Bulltofta-fältet skedde ett haveri den 4 juli 1920 då den från förra året kände Herbert Ebner skulle visa upp sig samt erbjuda rundflygningar. Någon revansch för österrikaren blev det inte, då han i samband med den första passagerarupp-stigningen fick motorstörningar och totalhavererade med flygplanet. Såväl Ebner som passageraren undkom dock allvarliga personskador, medan flygplanet avskrevs som totalförstört.

Från den 13 augusti fram till slutet av september blev det nu Ballod som fick representera Malmö Flygkompani runt om i Skåne. Det flygprogram som erbjöds var att Ballod först visade konstflygningens finesser med Fokker-jaktplanet, för att därefter ta upp betalande passagerare i det medföljande tvåsitsiga flygplanet. Även om många orter på den skånska landsbygden besöktes gick det hela förmodligen inte ihop ekonomiskt, och det var tydligt att man fick se över flygprogrammet och försöka hitta något bättre inför nästa års flygsäsong.

Malmö Flygkompanis verksamhet avstannade under hösten, och flera av de inblandade försvann för att tjäna pengar på annat håll. Samtidigt reorganiserades Malmö Flygkompani i och med att Niels Utieschil inträdde i bolaget. Denne, med kameral bakgrund och bra kunskaper i tyska språket, hade förvärvat det skadade Albatros-flygplanet som han höll på att reparera, och blev nu bolagets nya talesman utåt. Samtidigt inträdde ett par andra flygintresserade skåningar; Einar Holgher, Justus Peterson samt den med

FLYGNINGAR

Malmö Flygkompani

Flygfältet beläget vid Segeholm (landsvägen Malmö—Arlöv.)

Biljettpriser:

Malmö--Falsterbo kr. 150:— tur-retur
Malmö—Köpenhamn „ 150:— „ „
(Dessa priser äro inclusive bil från Stortorget till flygfältet).

Övriga biljettpriser enl. följande taxa:

Från	1	km. t. o. m.	20	km.	=	4:—	kr.	km.
„	21	„ „	50	„	=	3:—	„	„
„	51	„ „	100	„	=	2:50	„	„
„	101	„ „	200	„	=	2:—	„	„
„	201	„ „	högre	„	=	1:50	„	„

Biljettpriserna beräknas efter bankilometer.

Lägsta biljettpris kr. 50: —.
Biljetter säljas i Nordisk Resebyrå, Stortorget samt å Flygplatsen.

Lokala uppstigningar med passagerare kr. 50: —, 75:— och 100: —.
Reklamflygningar från kr. 200: —.

Elever utbildas till FLYGARE!

Pris för kurs till internationellt certifikat kr. 2,000: —.
Instruktörer: svenska och tyska flygare.
Begär cirkulär!

Obs.! Flygningar alla dagar då vädret tillåter.

Postadress: Malmö Flygkompani, Box 10, Malmö.

Klipp ur annonsen. ***Införes endast en gång.***

Annons i SDS om Malmö Flygklubbs verksamhet (LUB Tidningsarkivet)

John Jönsson i P.O.Flygkompanis flygskola utbildade västgöten Gustaf Bertil Jansson. Otto Ballod blev nu inte bara chefspilot utan också delägare i och med innehavet av sina två flygplan. Som chefsmekaniker fungerade Ballods mekaniker Franz Travniczek.

Flygsäsongen 1921 inleddes sent för Malmö Flygkompani, och den första flygningen ägde rum först den 14 juni. För att dra publik till flyguppvisningarna hade man beslutat sig för att införskaffa en fallskärm, och det var meningen att Franz Travniczek skulle hoppa ut från det tvåsitsiga flygplanet som antingen Schulz, Jönsson eller Jansson flög.

Premiärhoppet den 14 juni kunde ha tagit en ände med förskräckelse. Saken var den att inför en planerad premiäruppvisning på Segeholm den 20 juni skulle man visa publiken fallskärmshoppning utförd av Ballods mekaniker. Av någon anledning hade ett par av linorna trasslat in sig i varandra, och vid fallskärmshöljets utlösande kom en lina att klyva sidenhöljet i två delar. Även om det inte var en stor springa, fann Ballod att hans mekaniker föll alltför snabbt mot marken. Ballod, som kretsade runt mekanikern med Albatrosen, fick se hur Travniczek – efter att vinden, som plötsligt friskat i, ömsom drog ut denne mot havet, ömsom tillbaka till fältet – till slut dråsade ner i trädallén längs Lundavägen. Trädkronorna dämpade fallet avsevärt, och till slut stod Travniczek på marken med skrubbsår i ansiktet och på händerna som enda skador!

På flygdagen den 20 juni var vinden dessbättre för stark, så fallskärmshoppet ströks. Däremot kom Ballods båda flygplan att visa upp sig på sedvanligt sätt. Malmö Flygkompani skulle nu vara flitigt i farten ända fram till årsskiftet, och under hösten skulle man lyckas köpa två nya flygplan, samt få en ny tysk flygförare. Samtidigt skulle man gå över Skånes gränser för sina uppvisningar, och en turné lades upp som skulle börja på Österlen och sluta uppe i Göteborg vid årsskiftet.

De två flygplanen, som bolaget förvärvat, var inte tyska utan svenska tvåsitsiga skolbiplan tillverkade av Thulinbolaget, Thulin typ LA. Det första hämtades i augusti och besiktigades den 26 augusti varvid det fick den svenska registreringen S-AAO. Det andra flygplanet hämtades i november, besiktigades och gavs registreringen S-AAQ.

Samtidigt hade bolaget fått en ny pilot, som inte var vem som helst, nämligen den tyske järnkanslerns äldste sonson Alexander von Bismarck. Man måste verkligen erkänna att statarns son fått klass på sitt Flygkompani. John Jönsson som tillfälligt arbetat i sin gamla verksamhet den senaste tiden,

återupptog flygningarna med Alexander von Bismarck, medan Nils Utieschil arbetade med Otto Ballod.

Mot slutet av hösten 1921 inträffade två olyckliga händelser, som kanske inte direkt berörde Malmö Flygkompani men som hade med Segeholms flygstation att göra. För det första skulle den andra flygolyckan med dödlig utgång i Malmö äga rum den 23 september, då piloten Folke Raab från arméflygskolan i Malmslätt tillsammans med passageraren Raoul Kennedy strax efter starten från Segeholm störtade varvid flygplanet med sin besättning helt brann upp. Orsaken till olyckan var motorstörningar, och stall (överstegring) på låg höjd med en välfylld bränsletank. Raab hade varit ute på en lång navigeringsflygning och anlänt till Segeholm dagen innan och fått ställa in sitt plan i Flygkompaniets hangar för natten. Nästa morgon skulle han göra en kort provtur med en god vän, innan han återvände till Malmslätt.

Den andra händelsen hade mera med naturkrafternas härjningar att göra och orsakade inga personella skador, men väl en materiell förlust för Malmö Flygkompani. Höstens första riktiga höststorm drog in över landets södra delar den 18 december 1921, med vindstyrkor upp till orkanstyrka. Trähangaren hade motstått vinden under hela natten men på morgonen lyckades vindstötar få upp hangardörrarna samt genom upprepade kast till slut få den väldiga träbyggnaden att rasa som ett korthus. Turligt nog kom inget flygplan att skadas, och genom att hangaren var försäkrad fick man också ut försäkringspengar. Någon ny hangar uppfördes ej, utan förmodligen valde man att använda försäkringspengarna till 1922 års flygsäsong.

Malmö Flygkompani hade under 1921 råkat ut för en hård konkurrens från flera flygförare med egna plan, inte minst på hemmaplan. När Ballod så kom upp till Göteborg väcktes intresset hos Aeroklubbens medlemmar i Göteborg att knyta till sig denne för uppvisningar i västra Sverige med bas på Tingstadsvassens flygstation. Den hangar som tidigare byggts för S.L.A.s räkning kom nu att byggas ut, och här kom nu Ballod att parkera sina och Flygkompaniets tre flygplan, Fokkern, Albatrosen samt Thulin LA (S-AAO). I Skåne skulle framgent John Jönsson och Alexander von Bismarck upprätthålla verksamheten.

Fallskärmshoppning var fortfarande ett spektakulärt inslag i flyguppvisningarna, och inför 1922 års flygsäsong hade man knutit till sig uppfinnaren av den tyska fallskärmen typ Heinecke, ingenjör Otto Heinecke samt hans kvinnliga fallskärmshopperska Elise Schneider. Anledningen till detta var

att Sveriges första kvinnliga aviatris, Elsa Andersson – utbildad i Thulins flygskola – hade omkommit i Askersund i samband med ett hopp med just en Heinecke-skärm. Även om det kunde visas i utredningen att dödsolyckan inte hade varit fallskärmens fel, gällde det nu för Heinecke att visa sin skärms förträfflighet. Flera militära flygvapen avsåg att skaffa fallskärmar – bland dem det svenska, och stora pengar stod på spel. Otto Heinecke och Elise Schneider (som faktiskt hoppade med just den skärm som Elsa Andersson haft vid dödsolyckan!) skulle nu bevisa Heineckefallskärmens fördelar med en rad spektakulära hopp, och de skulle omväxlande tjänstgöra vid antingen Jönsson/von Bismarcks eller Ballod/Travniczecs flygplangrupp.

Premiären för 1922 års flygsäsong i Malmö ägde rum över Jägersro den 17 april med flyguppvisning av Ballod, men kallt påskväder och en fallskärmshoppning som inte alls svarade mot den av reklamen utlovade, gjorde att publiken blev besviken. Ett par dagar senare påbörjade Malmö Flygkompani en rad uppvisningar i nordöstra Skåne, och den 2 maj ägde nya uppvisningar rum i Malmö, denna gång på Segeholmsfältet. Den 7 maj kom Alexander von Bismarck och John Jönsson att tillsammans med Otto Heinecke och Elise Schneider att demonstrera Heineckefallskärmen med flyguppvisningar på Ladugårdsgärde i Stockholm, samtidigt som den Göteborgsbaserade gruppen med Otto Ballod visade upp sig i Lomma. I slutet av maj hade Ballod och de båda tyska fallskärmshopparna uppvisningar i Göteborgstrakten, men vid en uppvisning över Kviberg vid regementet hade truppen otur, när Elise Schneider landade så olyckligt att hon bröt ena benet.

I början av juni månad 1922 var Malmö Flygkompani i farten över hela Skåne – pingsten kom sent detta år – och såväl Ballod/Heinecke som Jönsson/von Bismarck hade fullt upp att göra ända fram till den 16 juli 1922. Därefter verkade det som om Malmö Flygkompani helt upphörde med sin verksamhet, och förmodligen är det flera samfällt verkande faktorer som spelat in, dels hade arrendet av Segeholmsfältet utgått, dels hade luftvärdighetsbevisen för de använda flygplanen också utgått.

Alexander von Bismarck hade fått lukrativare anställning hemma i Tyskland och velat återvända. John Jönsson hade lockats över till USA av Hans Hierta som arbetade vid Fords fabriker i Dearborn. Jönsson som nyligen gift sig med en flicka från Malmö, fick nu flyga så mycket han ville vid Fords flygklubb i Dearborn. 1933 drabbades han av hjärtförlamning och avled. Otto Ballod blev snart svensk medborgare, och kom tillsammans

med tre andra svenskar att bli de första svenska segelflygförarna efter att ha bevistat kurser vid det tyska segelflygets utbildningsanstalt vid Wasserkuppe. 1923 blev han uppvisningsflygare för Fokkers räkning i Sydamerika, men omkom redan den 23 december 1923 i en uppmärksammad segelflygolycka i Argentina.

Flygverksamheten på Malmö Stads första flygstation Segeholm försvann som genom ett trollslag sommaren 1922, men redan nästa år hade åtgärder vidtagits för att Bulltofta skulle bli Malmö Stads nästa flygstation och det är detta vi nu skall titta lite närmare på.

Malmö Flygkompanis skolmaskin typ Albatros C.Ib, försedd med dubbelkommando – dvs dubbel uppsättning motorreglage, instrument samt fot- och handspakar i främre och bakre sittbrunnen. (FVM, Curt Palmblads samling)

Thulin LA användes också av MFK.

NÄR BULLTOFTA BLEV MALMÖ STADS FLYGHAMN

I planerna för den framtida internationella flygtrafiken, i vilken Sverige skulle ingå som transitland på linjen London – S:t Petersburg, fanns det olika alternativ för hur trafiken över Sverige skulle löpa. Med tanke på att det saknades utbyggda flygleder över landet, var alternativen att antingen bygga ut väl utstakade flygleder med flygstationer och flygfyrar, eller också att få till stånd flyghamnar vid de svenska ankomstorterna, och låta post- och personbefodran gå med järnväg. Malmö, Göteborg och Stockholm/Norrtälje skulle därvid vara de svenska angöringshamnarna för den internationella flygtrafiken.

Svenska Lufttrafikaktiebolagets två L.V.G.C.IV-maskiner på Bulltofta sommaren 1920 (SFF-Arkiv, Karl Lignells samling)

Under den tid som den skånske flygpionjären Enoch Thulin var det Svenska Aeronautiska Sällskapets sekreterare, uppmanades flera svenska städer och kommuner som låg längs den föreslagna flygsträckningen att anordna kommunala flyghamnar. Samtidigt kom ett svenskt flygbolag, Svenska Lufttrafikaktiebolaget, att bedriva försöksflygningar samt viss postbefordran, men också flygpropaganda. Det Aeronautiska sällskapet och den svenska industrin hade under sommaren 1918 tillsatt en utredningskommittè för att belysa om och hur de praktiska frågorna skulle kunna lösas för att få till stånd en svensk lufttrafik. Resultatet blev att "Svenska Lufttrafikaktiebolaget" (SLA) bildades, och det utredningsmaterial som hade legat till grund för detta bolag, skulle nu också utgöra basen för den statliga Lufttrafikkommittè riksdagen så tillsatte den 2 maj 1919.

SLA hade konstituerat sig självt vid ett möte den 7 februari 1919, och i styrelsen fanns flera ledande företrädare för den svenska industrin och det Aeronautiska sällskapet. Till en av SLAs första uppgifter hörde att förbereda arbetet på de flygleder som skulle gå över landet samt träffa avtal med berörda kommuner längs de planerade sträckorna. Malmö låg här som en slags knutpunkt för de fyra utrikeslinjerna till och från Sverige, den mot Köpenhamn, Hamburg (och därmed mot Amsterdam och London); den över Göteborg gående linjen till Kristiania (1925 omdöpt till Oslo); den över Stockholm och Helsingfors gående linjen till S:t Petersburg, samt den över Östersjön gående linjen över Stralsund mot Berlin.

Under augusti månad 1919 möttes i London representanter för 6 nationella flygbolag för att dryfta frågan om den framtida europeiska flygtrafiken, och dessa kom nu att bilda organisationen IATA (International Air Traffic Association) som ännu idag verksamt fungerar som samarbetsorgan för flygtrafikbolagen runt om i världen. Från Danmark deltog Det Danske Luftfartselskab (DDL), från Norge Det Norske Luftfartrederi (DNL), från Sverige SLA, från England Aircraft Travel and Transport (ATT), samt från Tyskland Deutsche Luftreederei (DLR). Vid sammanslutningens första konventionsundertecknande anslöt sig även det holländska bolaget Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM).

Bildandet av IATA innebar nu också att de enskilda bolagen fick en press på sig att realisera de flyglinjer som skulle gå över de enskilda länderna. Vi har tidigare berört hur Malmö stad den 27 oktober fick en begäran från SLA om att skyndsamt låta upprätta en kommunal flyghamn, och hur flyghamnskommittén då kom igång med sitt arbete, samt hur Spillepengen

snart blev platsen för den framtida kombinerade land- och sjöflygstationen.

Samma höst kom SLA att träffa ett principavtal med det tyska bolaget DLR om daglig flygtrafik mellan Malmö och Warnemünde, och då SLA för tillfället saknade såväl besättningar som flygplan kom DLR att ställa dessa till förfogande. Ett liknande avtal kom för övrigt det tyska bolaget även att träffa med det danska bolaget DDL, och det innebar att det skulle äga rum ett intimt samarbete för postflygningarna mellan Warnemünde, Köpenhamn och Malmö. Denna flyglinje fick då namnet "Europa-Nord-West-Flug".

Genom kontakter i Danmark fick SLA erfara att en dansk affärsman kommit över ett antal tyska tvåsitsiga krigsflygplan typ LVG typ C.VI, och SLA lyckades köpa sju st av dessa i november 1919. Flygplanen kom sen till Sverige i januari 1920, och gjordes flygklara på Lindarängens kapplöpningsbana vid Gärdet i Stockholm, där SLA byggde om ett äldre ridhus till hangar. Våren 1920 etablerade SLA även en flygstation på Tingstadsvassen för försöksflygningarna till Stockholm, samt en provisorisk sjöflygstation vid Askimsfjärden för försöksflygningarna till Kristiania. Genom olika slag av propagandaflygningar och samarbete med myndigheter och föreningar satte man nu igång med en omfattande flygverksamhet i hela mellersta Sverige, och kontakterna med det svenska postverket skulle snart mynna ut i ett avtal om försöksflygningar för postbefordran.

Chefen för det svenska postverket, generaldirektören Julius Juhlin, hade tidigt insett att posten i framtiden skulle gå med snabba flygplan och 1918 hade han även verkat som vice ordförande i Lufttrafikkommittén. Under 1919 hade han till och med varit över i USA och fått bekanta sig med det amerikanska postflyget som nu kommit igång på allvar efter världskrigets slut. Väl hemma 1920 tog han del i SLAs planer på den svenska och europeiska postflygtrafiken och, efter förhandlingar med bl.a. det tyska postverket, begärde så det svenska postverket Kungl.Maj:ts bemyndigande att få träffa avtal om luftpostbefordran på linjen Malmö – Warnemünde.

Detta beviljades, och den 7 augusti gjordes den första flygningen Warnemünde – Köpenhamn – Malmö med en från DLR inchartrad tysk Friedrichshafen 49C, förd av den danske piloten Fredrik Duus. Mellan den 12 augusti 1920 – då flygningarna officiellt startade – fram till den 17 oktober – kom 59 flygningar att genomföras på 67 dagar. Flygplanen – av vilka 6 st av samma typ användes – startade i Köpenhamn kl. 8.30, flög mot

Malmö, där posten från Stockholmståget togs ombord, start kl. 9.00 från Malmö, ankomst Warnemünde kl. 11.00 och ankomst till Berlin kl.13.00.

Först i slutet av augusti kunde SLA sätta in ett eget flygplan i denna trafik, ett från DLR inchartrat tyskt helmetallflygplan typ Junkers F 13, och därmed förbättrades även möjligheterna att förutom post även medföra passagerare. Detta Junkersplan hade börjat flyga från Malmö den 21 augusti och användes fram till den 22 oktober. Endast tre flygningar på Köpenhamn–Warnemünde-rutten är dokumenterade med detta flygplan (31/8, 17/9, 21/9) samt en färd Malmö–Köpenhamn enkel resa (27/9). Förutom 13 rundflygningar över Båstad i augusti kom man med detta Junkersplan under den redovisade tiden att transportera 43,8 kg post, 11 kg övrigt fraktgods, 6 st passagerare samt 140 kg resgods.

Flygningarna till och från Malmö hade ombesörjts av sjöflygplan, och en provisorisk sjöflygstation hade anlagts i Östra industrihamnen på en av schaktmassor uppbyggd pir. En träbrygga och ett litet träskjul hade uppförts på platsen, och skulle nu göra god tjänst flera år framåt i tiden.

Resultatet av SLAs verksamhet var gynnsamt, men det var en nackdel att – åtminstone vad beträffade Malmö – uteslutande vara hänvisad till sjöflygplan. SLA önskade insätta sina landflygplan för att slippa vara beroende av såväl DLR som DDL, och direkt kunna flyga på Berlin. Danskarna hade det bättre än SLA i och med Klövermarkens aerodrom söder om Köpenhamn, och redan i september hade DDL öppnat en flyglinje till Hamburg med landflygmaskiner. För att fortsätta postflygningarna under 1921 önskade nu SLA en landflygplats i eller utanför Malmö samt ett ökat stöd från den svenska staten med 1000 kr i subventioner per tur. 1921 års riksdag avslog emellertid denna framställning. Malmö stad fann sig dessutom på grund av ett ansträngt ekonomiskt läge nödsakad att avslå flygplatskommitterades förslag den 7 januari. Som ett alternativ kom SLA då med ett förslag att använda Ljungbyhed som bas, men detta visade sig inte vara realistiskt varken av ekonomiska eller flygtekniska skäl.

Vid IATA-mötet i Berlin mellan den 7 och 10 februari 1921 tvingades SLA meddela, att man inte kunde deltaga i det internationella flyglinjesamarbetet under året, men situationen var inte heller ljus för de övriga länderna. Det norska bolaget DNL hade trätt i likvidation, det engelska bolaget ATT hade helt upphört, och i Tyskland hade de allierade belagt tyskarna med förbud att flyga utanför det tyska rikets gränser som en följd av Versailles-freden.

Den 5 december 1920 hade dessutom den svenska Luftfartskommittén lagt fram sitt slutbetänkande, men när detta i början av 1921 lades fram till slutbehandling i riksdagen, kom den ursprungliga utgiftssumman för satsningar på luftfartsområdet att skäras ner från 2,5 miljoner kr till blott 650.000 kr, varav särskilt 230.000 kr avsågs för en flygstation i södra Sverige. Vid statsutskottets behandling av luftfartspropositionen menade flera talare att användandet av hedar och militära exercisfält var fullt tillräckligt för svenskt vidkommande, och att de föreslagna satsningarna var allt för vidlyftiga.

SLA kom hur som helst att fortsätta sin flygverksamhet under 1921, bland annat med en flyglinje mellan Stockholm och Reval med två italienska Savoia-flygbåtar. I övriga Sverige fortsatte man sin propagandaverksamhet, och kom då vid ett tillfälle att använda sig av Bulltoftafältet som start och landningsplats i anslutning till ett Barnens Dag-firande i Malmö.

1922 kom SLA emellertid att lägga ner sin verksamhet, och som det kanske har framgått av vad som som tidigare sagts om flygaktiviteterna detta år, upphörde i stort sett nästan all privat flygverksamhet i Sverige hösten 1922. När den berömde jordenrunt-flygaren Alan Cobham gästade Sverige och Stockholm, kunde han också med rätta påstå, att den enda flygplats han stött på i Sverige var Barkarby i Stockholm – och ändå var denna inte ens en "riktig" flygplats!

Det Svenska Aeronautiska Sällskapet – 1921 omdöpt till Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) – gav emellertid inte tappt, även om det såg lönlöst ut att fortsätta vinna statsmakterna för satsningar på luftfartsområdet. Nedgången ute i Europa för flygbolagen höll nu på att vända, inte minst sedan Tyskland åter fått rätt att tillverka flygplan och bedriva flygtrafik på utlandet. Samtidigt hade diskussionen ute i världen tydligt visat på postflygets samhälleliga nytta, inte minst på grund av erfarenheterna från USA, och det faktum att behovet av snabba transporter och postbefordran över Sverige fortfarande kvarstod. Dessutom fanns möjligheten att man via det svenska postverket kunde utverka statsmakternas stöd för ett subventionerande av postflygningar – något som skulle ligga till grund även för en framtida person- och godsbefordran.

I december 1922 beslöt ett par av KSAK's styrelseledamöter att stå i spetsen för ett nytt bolag, Sveriges Luft-Postlinje AB (SLPA), med avsikten att dagligen trafikera sträckan Malmö – Hamburg med fyra inhyrda tyska Junkers F 13. Malmö skulle vara hemmastation, och Bulltofta den nya

flygplatsen. Direktör för bolaget skulle vara majoren Erik Adlerstråhle, teknisk chef flygingenjören Lars Fjällbäck och platschef Gustaf De la Gardie, flygutbildad hos Thulin, och som vi stött på tidigare. Han var dessutom sekreterare i KSAK's malmöavdelning. I ett brev till drätselkammarens tredje avdelning i Malmö den 11 december 1922 kom Adlerstråhle att berätta om det nya bolagets bildande samt planer på flygtrafik från Malmö, att en lämplig hangar fanns tillgänglig för inköp, och att flygtrafiken beräknades komma igång omkring den första april 1923.

Nu var detta ett brev som Malmö knappast kunde ha tagit seriöst på, om det inte hade varit så att de inblandade personerna i styrelsen och ledningen var kända namn, samt att det ungefär samtidigt inkommit en begäran från arrangörerna av en stor luftfartsutställning i Göteborg sommaren 1923, att Malmö stad måtte anlägga en flygstation för landflygplan så att de flygplan som skulle till Göteborg kunde mellanlanda i Malmö. Luftfartsutställningen – ILUG 1923 – hade anordnats som en attraktion jämsides med firandet av stadens 300-års-jubileum, och inför invigningen planerade man en flygtävling med de anländande flygplanen. Ett annat motiv för såväl utställningen som för flygtävlingen var att man ville se vilka – företrädesvis – civila flygplantyper som hade bäst möjligheter att kunna användas som post- och passagerarflygplan på de europeiska flyglinjerna. Samtidigt skulle Göteborgs nya flygstation – Torslanda – invigas, något som säkert många andra svenska städer såg avundsjukt på.

Mot bakgrund av dessa två framställningar kom nu drätselkammarens tredje avdelning under ledning av dess ordförande socialdemokraten Johan Nilsson och byggnadschefen majoren Edvard Sjögreen att ta ett positivt beslut i frågan vid ett möte den 29 januari 1923, samt att hos stadsfullmäktige begära ett extra anslag om 9.000 kr för att kunna ta emot de gästande flygbesökarna under ILUG-utställningen. Det senare anslaget skulle tas som ett slags nödhjälpsarbete, och kunde därmed finansieras genom Statens Arbetslöshetskommissions försorg. Drätselkammaren ville dock försöka bli lite mera säker på omfattningen av det nya flygbolagets planer och verksamhet, innan medel söktes hos stadsfullmäktige. Genom kontakt med Kronprinsens Husarregemente fick man också löfte om att Bulltofta utan hinder kunde hyras under 1923.

Den 19 februari kunde Adlerstråhle från SLPA meddela ytterligare detaljer om det nya flygbolaget; att flygtrafiken beräknades påbörjas någon gång mellan den första och femtonde april, samt att man även hade planer

Kavalleriet och det tidiga militärflyget hade mycket gemensamt. Här poserar den flygutbildade Gustaf De la Gardie på hästryggen på kaserngården till husarregementets förläggning i Malmö (MM.CF 568)

på att använda sig av ett sjöflygplan. Bolaget pekade också på att Malmö stad kunde söka statsbidrag för anläggande av flyghamnen.

Detta senare föll på byggnadschefen Sjögreens lott att ta reda på huruvida det förhöll sig så. Den 1 mars kunde han lämna rapport i frågan. Enligt ett kansliråd i Kommunikationsdepartementet fick Malmö stad själv bekosta hela summan för ett anläggande av flygstation, och att det enda statliga stöd man skulle kunna påräkna vore i form av statsbidrag för nödhjälpsarbeten från Statens Arbetslöshetskommission.

Skulle det vara så att Bulltofta fick en längre varaktighet som flygstation, kunde staden hyra fältet av Kronan för ett år i taget; för det första året skulle man behöva erlägga 1.500 kr, men endast 500 kr därefter för varje halvår.

Sjögreen hade dessutom tittat på vad det skulle kosta staden att låta anlägga en landflygstation på Bulltofta, 14.000 kr. För en sjöflygstation med hangarer och slip skulle kostnaden bli 32.000 kr. Efter ytterligare kontakt med arrangörerna av ILUG-utställningen erfor man dessutom att det inte var behövligt med anläggandet av en landflygstation, utan man såg hellre en sjöflygstation vid Malmö. När det gällde ankomsten av landflygplan så kunde de lika gärna gå ner i Köpenhamn, och ett av de deltagande flygplanen – ett stort fyrmotorigt engelskt nattbombplan – kunde ändå inte gå ner på Bulltofta.

Drätselkammaren beslöt nu att hos stadsfullmäktige begära 47.500 kr för anläggandet av en landflygstation för SLPA på Bulltofta samt en sjöflygstation för ILUG. I skrivelsen till stadsfullmäktige gjorde drätselkammaren dessutom ett principuttalande med anledning av det framtida behovet i Malmö av en flygstation. Den 23 april 1923 beviljade stadsfullmäktige anslaget till Bulltofta, men när det gällde sjöflygstationen förhöll man sig avvaktande och rekommenderade drätselkammaren låta anläggandet av denna bekostas med hjälp av statliga medel. Hamndirektionen var mera svårflörtad och önskade att SLPA som pant deponerade 1.800 kr för de första arbetsutgifterna på sjöflygstationen.

Ett förslag från SLPA om användandet av flygstationen godkändes av drätselkammaren den 17 april, samtidigt som bolaget meddelade att flygningarna inte skulle komma igång förrän under sommaren. I mitten av juni kom så kallduschen för drätselkammaren och Malmö stad; såväl arrangörerna av ILUG 1923 som SLPA meddelade att man inte skulle komma att använda sig av Bulltoftafältet. Däremot skulle Malmö hamn angöras i sjöflygplantävlingen och Aeroklubbens skånska medlemmar blev nu vidtalade att fungera vid landningarna.

Vi vet än idag inte hur pass knutet SLPA var till den tyska Junkerskoncernens planer på att skapa ett internationellt flygbolagsnät i sydöstra och nordöstra Europa, men klart är att Junkers till en början ställt ett Junkers-plan typ F 13 till det nya bolagets förfogande. En av förutsättningarna för att komma igång var emellertid det faktum att man beviljades statliga svenska subventioner för att kunna upprätthålla linjen Malmö – Hamburg, men trots flera påstötningar under våren 1923 kom dessa aldrig att beviljas. En enda flygning gjordes mellan Hamburg och Malmö, den 9 juni 1923, då ett flottörförsett flygplan typ Junkers F 13 landade i Malmö hamn.

Trots dessa missräkningar föreslog drätselkammaren i en skrivelse till stadsfullmäktige att fullfölja planerna på att göra Bulltofta till Malmö stads flygstation. Av det beviljade anslaget hade drätselkammaren fram till juni månads slut använt sig av 12.823:06. *Den 28 september 1923 gjordes slutbesiktningen av anläggningarna, och från och med detta datum var således Bulltofta Malmö stads flygstation.*

Malmö stad hade nu en flygstation försedd med en hangar på Bulltofta för landflygplan, samt en liten provisorisk sjöflygstation i Industrihamnen som egentligen bara bestod av en slip med träskjul. Dock var luftfartsmyndigheten inom Kommunikationsdepartementets godkännande av Bulltofta inte helt förbehållslöst; man anmärkte med rätta att fältet var något kuperat och att speciellt dess nordöstra hörn borde planas ut, samt att en trädallé på västra sidan borde klippas ner eller helst avlägsnas.

Byggnadschefen kom att titta på ärendet, men såg detta knappast som ett angeläget åtagande, inte minst då de förändringar som skulle göras skulle kosta staden 6.000 kr. Den 10 oktober skrev man till kanslirådet Carl Carlberg på Kommunikationsdepartementet och bad om dispens, vilket skulle ge anledning till en hel del kontakter även i fortsättningen i detta ärende.

Vid ILUG-tävlingen den 7 augusti 1923 var den skånska avdelningen av KSAK mangrant närvarande som arrangörer och tävlingsfunktionärer. Som starter fungerade den hos Thulin flygutbildade brandmästaren löjtnanten Axel J. Janse med biträde av fotografen Ragnar Küller och som tävlingsansvarig i Malmö tjänstgjorde Gustaf De la Gardie med Carl Rosencrantz, Fred Carter, Hans Wachtmeister och Oscar Widner som biträdande assistenter. Angöringsplats blev sjöflygstationen vid östra parapeten i Industrihamnen.

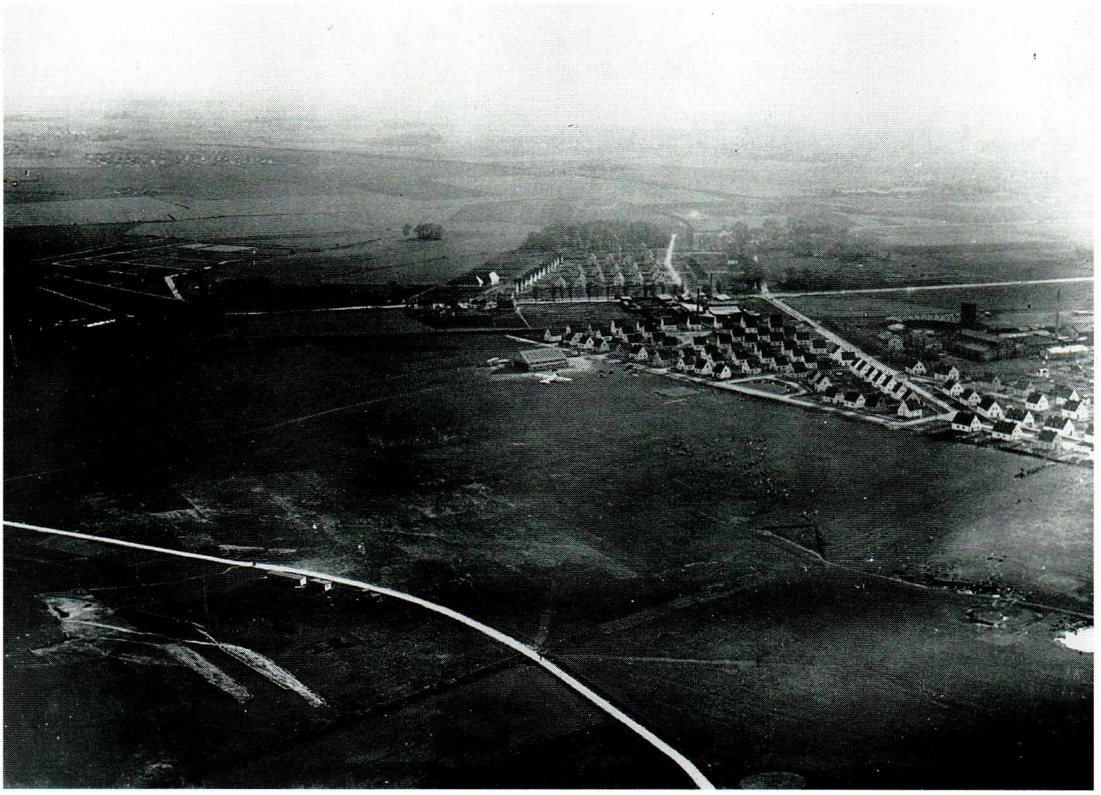
Bulltofta skulle för sin del inte stå helt oanvänt under hösten 1923 även om inget flygbolag ännu hade funnit vägen dit. Tisdagen den 4 september gästades Bulltofta av den franske flygaren kapten Dagnaux med färdmekanikern sergeant Leinen, som i en grön- och vitmålad Breguet XVII mellanlandade på väg till Stockholm med ett expressbrev från president Poincaré till den svenske statsministern Ernst Trygger.

En kvart över sex på tisdagsmorgonen den 16 oktober startade den unge löjtnanten Georg Gärdin från Bulltofta med ett dubbeldäckat spaningsflygplan typ S 21 utrustat med en extra bränsletank, kompass samt ett tyskt kartverk i skala 1:300.000 för en långdistansflygning till le Bourget och

Paris. Anledningen till resan var en fransk inbjudan till en svensk flygförare som ett slags tack till Sverige för ett franskt flygarbesök i Sverige året innan. Resan skulle gå över Holland, med landning i Paris den 17 oktober och hemresa den 25 oktober. Gärdin återvände till Sverige den 29 oktober efter att motorproblem och dåligt väder försenat hemresan.

Den 4 november kom flera flygplan att passera Bulltofta på väg från London och Antwerpen med bilder från det svenska kronprinsparets bröllop. Först anlände ett engelskt flygplan med kaptenen Broad vid spakarna, och senare vid middagstid ett annat engelskt De Havillandplan med majoren Muir vid spakarna. Den senare kom med kommentaren att Bulltoftafältet markerats fel, då det T-formade landningsmärket – som visserligen fanns – inte hade försetts med en ring runt omkring, som eljest var brukligt.

Bulltoftahangaren fick också sin första hyresgäst under hösten, ett engelskbyggt skolflygplan för två personer av typ Avro 504, ägt av ingenjören Robert Holmén. Detta flygplan hade först importerats till Sverige av P.O.Herrström och använts i dennes flygcirkus, för att sedan användas vid de flygtransporter som ordnades i samband med kraftverksbygget vid Porjus-Suorva. Robert Holmén hade därefter fått köpa flygplanet, och efter en tid i Göteborg hade han återvänt till hemstaden Malmö där han hade fått arbete som ingenjör. Även den flygintresserade malmöbon Uno Waldau, som gjorde sig ett känt namn som fallskärmshoppare, kom att hysa in sig i hangaren med ett segelflygplan, som han själv hade byggt.



Flygbild över Bulltofta sommaren 1924. Kyrkovägen över fältet liksom ett par av husarregementets skjutbanor syns i bildens nedre vänstra hörn. Sallerupsvägen, Hangar I och Johanneslusts villaområde i bakgrunden. (MM.HH12)

BRÖDERNA FLORMAN GRIPER IN

Flygåret 1923 innebar, åtminstone ur det svenska perspektivet, en besvikelse. ILUG 1923 och utvecklingen ute i Europa på flygtrafikens område hade visat att det fanns såväl lämpliga flygplan som ett samhälleligt behov av flygtransporter för befordran av fraktgods, post och personer. Sveriges läge på den geografiska kartan och position längs de planerade flygtrafiklinjerna, samt den för tillfället starka svenska valutan, ledde nu till att utländska bolag började titta på Sverige för att eventuellt utnyttja det tomrum som uppstått efter nedläggelsen av SLA.

Den 18 november 1923 fick den svenska Generalpoststyrelsen ett erbjudande från "The Associated Airservice Companies" (AAC) att dra en flyglinje från Rotterdam till Malmö, samt ett beklagande att inget svenskt bolag fanns tillgängligt för att ombesörja 1924 års postflygningar. "AAC" var egentligen en lös sammanslutning av bolag som skulle trafikera sträckan Rotterdam – Malmö, dvs i det här fallet holländska KLM, tyska Deutsche Aero-Lloyd samt danska DDL. Flygningarna skulle i huvudsak ske med KLM's Fokker F.III-plan.

ILUG 1923 innebar emellertid ett tillfälle att samla alla dem som i Sverige var intresserade av såväl militärflygets som det civila flygets utveckling och gav ett gyllene tillfälle att diskutera förutsättningarna för den framtida utvecklingen. Samtidigt stod det klart att statsmakterna hade börjat svänga i frågan om statsunderstöd till ett svenskt bolag på detta område, som man nu insåg skulle bli ett oumbärligt inslag i det moderna samhällslivet. Inte minst skulle direktören för den svenska Generalpoststyrelsen Julius Juhlin verksamt kunna bidraga till detta genom att peka på de tidsvinster som kunde uppnås med flygpostlinjer. Genom underhandskontakter utlovades det att "nästa" ansökan om statsbidrag till flygposten skulle komma att behandlas mer positivt än tidigare.

Generalen Karl Amundson – chef för det svenska militära flygväsendet och tillika en av svenskt flygs förgrundsgestalter ända sedan ballongepoken

– hade varit på möte i Haag och hört rykten om den förestående utländska bolagsbildningen. Väl hemma i Sverige underrättade han KSAK om vad som var på gång och detta gav upphov till en intensiv diskussion under vintern 1923 och 1924 hur man bäst skulle kunna skapa ett livsdugligt svenskt flygpostbolag.

Chefen för arméns flygväsende, överste Conrad Ericsson – som tidigare också varit inkopplad på SLPA's bildande – föreslog att den svenska luftposten skulle skötas av personal från arméns flygväsende, varvid man skulle använda sig av ett något modifierat spaningsflygplan typ S 18. Lenn Jacobsson, tidigare knuten till såväl KSAK som SLA, föreslog en liknande lösning men att ett särskilt "civilt" bolag skötte trafiken med inhyrda arméflygare, samt att ett tekniskt samarbete skulle etableras med KLM.

Den tyska koncernen Junkers hade under den här tiden – efter misslyckandet med SLPA – kunnat få till stånd ett finskt flygbolag, AERO OY, som skulle sköta trafiken mellan dels Helsingfors och de baltiska staterna, dels mellan Helsingfors och Stockholm/Lindarängen. Även detta bolag erbjöd sig nu att ta över den svenska flygposttrafiken.

Det skulle emellertid bli den under världskriget flygutbildade Carl Florman, som kom med den mest genomarbetade men också organisatoriskt sett enklaste lösningen. Carl Florman hade varit militärflygare under världskriget vid Bodens fästning och Vänersborg, och under en period också landets första militära flygattaché vid den svenska beskickningen i London efter det första världskrigets slut. Han kom också att biträda såväl Luftfartskommittén som Försvarskommissionen som flygexpert. Tillsammans med sin yngre likaledes flygutbildade broder Adrian Florman – löjtnant vid Kronprinsens Husarregemente i Malmö – drev bröderna ett försäkringsbolag, och under ILUG 1923 hade de tillsammans med ett antal bekanta och nyfunna unga vänner tittat på möjligheterna att bilda ett svenskt flygbolag. En liten informell grupp ("lilla flygkommittén") bestående av bröderna Florman, Karl Lignell samt de unga bröderna Karl-Henrik och Per Norlin kom nu att bildas för att dra upp riktlinjerna för ett svenskt lufttrafikbolag.

Tillsammans med det svenska postverket skisserade denna grupp ett förslag som skulle gå ut på att ett svenskt bolag skulle bildas, utrustas med den flygplantyp som vunnit den internationella flygtävlingen vid ILUG 1923 (det engelska planet De Havilland DH 50) samt flygas av svenska piloter. Malmö skulle vara bas för flygverksamheten; posten mellan Malmö

och Stockholm skulle till en början gå med tåget tills dess de av Lufttrafikkommittén utstakade flyglederna över Sverige och en landflygstation i Stockholmstrakten hade förverkligats. Då man först enbart avsåg att komma igång med postflygningarna var det engelska tresitsiga biplanet fullt tillräckligt för det nya bolagets behov.

DDL's direktör, skulptören Willie Wulff, som under vintern varit uppe i Stockholm för att diskutera det utländska konsortiet AAC's erbjudande med det svenska postverket, menade däremot att om ett svenskt bolag skulle lyckas, så vore det bättre att man använde sig av antingen Fokker F.III eller Junkers F.13, samt sökte samarbete med andra bolag.

Vid årsskiftet fanns det inte mindre än fem olika förslag till bolagsbildningar, varav tre gick ut på att använda sig av militärflygplan. Ett sjätte förslag förelåg också, även om detta i praktiken också var bröderna Flormans ännu inte officiellt kända lösning, att slå ihop Lenn Jacobssons SLA-baserade förslag med de tankegångar som utvecklats av "lilla flygkommittén".

Då Malmö utan tvivel avsågs att bli hemmabas för det kommande svenska trafikflygbolaget, kom även den skånska avdelningen av KSAK att intresserat följa diskussionerna i frågan. Vid ett möte den 11 december 1923 beslutade denna Skåneavdelning att tillsammans med Göteborgsavdelningen söka påverka de i KSAK's Stockholmsavdelning som aktivt tog del i dessa bolagsbildningar, att också se till att skånskt kapital gavs möjlighet att inflyta i bolaget.

Fanns det då praktiska förutsättningar för att kunna basera ett svenskt flygbolag i Malmö? Det var en fråga som ställdes av KSAK's sekreterare i Stockholm, Sven Åsbrink (känd från den misslyckade svenska ballongstarten under Baltiska Utställningen 1914) i tidningen Svensk Motortidning, där han samtidigt påstod att Malmö i praktiken ännu var utan en ordentlig flygplats; Bulltofta, som föreslagits, skulle dessutom vara svår att landa och starta på även för en skicklig förare.

Gustaf De la Gardie i Skåneavdelningen blev inte svaret skyldig, och utan att direkt prisa fältet som förstklassigt, ansåg han att det väl kunde tjäna sina syften. Fältet hade dessutom godkänts av Luftfartsmyndighetens kontrollflygare, de militära fältflygarna löjtnanterna Elis Nordquist och Lennart Högberg. På Bulltofta fanns en "förstklassig" hangar av korrugerad plåt, mycket rymlig och försedd med en rad mindre rum på ena sidan. Under december månad hade hangaren försetts med elektriskt ljus, telefon,

vattenledningar och bekvämlighetsinrättningar. På hangaren fanns dessutom en vindriktningsvisare.

Att ILUG 1923 inte hade begagnat fältet, berodde helt enkelt på att man från arrangörernas sida hade räknat med att ett av de inblandade flygplanen, det norskägda engelskbyggda bombflygplanet Handley Page HP 400 behövde en startsträcka på nästan en kilometer för att komma upp i luften, vilket gjorde att man i stället kom att välja Lundtoftefältet på Själland. Mindre flygplan kunde däremot utan problem utnyttja fältet. Däremot hade man tagit till sig kritiken från Luftfartsmyndigheten och påbörjat markplaneringsarbeten och på ett möte i drätselkammaren den 9 januari 1924 beslöt man om ett "öppnande" av fältet mot den norra sidan som innebar att ett femtiotal träd längs flygfältets gräns fälldes.

Vi vet inte hur pass nära samarbetet var mellan å ena sidan Generalpoststyrelsen och å andra sidan bröderna Florman när det gällde det nya svenska bolagets bildande, men den förra har säkert sett utvecklingen med gillande, inte minst sedan det blev klart att bröderna Florman skulle kunna gå iland med att bilda ett flygbolag med ett aktiekapital på 356.000 kr. Den 10 mars 1924 kunde Malmö stads byggnadschef meddela drätselkammarens ledamöter att Generalpoststyrelsen snart ämnade teckna avtal om postbefordran med ett svenskt flygbolag som skulle ha Bulltofta som bas, samt använda detta fält fram till den 31 oktober 1925.

Den 17 mars 1924 inkom Generalpoststyrelsens formella begäran till Malmö att staden torde upplåta Bulltofta för ett år framåt till "Aktiebolaget Aerotrafik", och som en följd av denna begäran fick också drätselkammaren den 21 mars 1924 rätten av stadsfullmäktige att för stadens räkning träffa ett avtal med nämnda bolag.

AB AEROTRANSPORT BILDAS

Generalpoststyrelsen meddelade nu regeringen att man inte kunde antaga det av AAC offererade erbjudandet, utan förordade det av bröderna Florman lämnade förslaget. Den 7 mars 1924 fick Generalpoststyrelsen Kungl. Maj:ts bemyndigande att träffa avtal med Flormans, och den 27 mars 1927 lät bröderna Florman registrera stiftelseurkunden för det nya svenska lufttrafikbolaget som nu gavs namnet AB Aerotransport. Som teknisk chef för det nya flygbolaget med verkstad och bas i Malmö anställdes Karl Lignell (tidigare Teknisk Chef för SLA), och som flygförare anställdes marinflygaren Albin Ahrenberg och ingenjören Robert Holmén. De fick var för sig skaffa sig mekaniker; Ahrenberg fann sin i en järnaffär i Stockholm, en före detta värnpliktig mekaniker från marinens flygväsende, Axel Nordström. Holmén fick in sin egen mekaniker Ernst Roll som arbetat på hans eget flygplan typ Avro 504 i Malmö.

Mellan Generalpoststyrelsen och bröderna Florman har det tydligen förelegat en uppfattning om att användandet av Bulltofta inte skulle kosta det nya bolaget något – "fältet skulle kostnadsfritt upplåtas"! Från drätselkammarens sida blev man smått förargad över detta, särskilt då man först fick vetskap om detta via tidningarna. Bulltofta ägdes ju av Kronan och kom formellt att disponeras av Husarregementet. Så småningom kom man överens om att de kostnader för fältets användning som tidigare föreslagits SLPA, dvs 500 kr halvårsvis, även skulle gälla för det nya bolaget.

För att kunna förse hangaren med den verkstadsutrustning som behövdes fick de båda nyanställda piloterna själva göra upp en inköpslista – summan slutade på 8.000 kr. Detta hade gjorts i slutet av februari, och redan i början av mars tog Carl Florman kontakt med Johan Nilsson, som preliminärt ställde sig positiv till att Malmö stad köpte dessa verktyg. I ett brev till Robert Holmén påpekade Carl Florman att denne borde aktivt påverka stadens myndigheter att gratis upplåta flygfältet med full utrustning till bolaget: "Ni bör framhålla att Malmö ändå slipper synnerligen lindrigt

Albin Ahrenberg med flygintresserade malmöbor framför sin NAB-tillverkade Albatros på Bulltofta våren 1924. (SFF-Arkiv, Nils Söderbergs samling)

undan jämfört med Stockholm och Göteborg. Göteborg har ju fått kosta på omkring 1.000.000 kronor på sin flygstation av stadens egna medel."

Redan innan ABA – som det nya bolaget kallades i förkortat skick – hade påbörjat sina planerade postflygningar sommaren 1924, kom bolagets resurser att tas i anspråk. Vårvintern 1924 blev sträng med svår isbildning i Öresund. Till att börja med hade man befarat att ångaren Jarl av Trelleborg hade förolyckats. Det beslöts då att sända ut flygaren Holmén på spaning efter fartyget, något som också verkställdes den 21 januari. Som "spanare" tjänstgjorde Carl Rosencrantz, journalist på Sydsvenskan och flygutbildad hos Thulin under krigsåren. På grund av dimma fick spaningen avbrytas efter ett tag – fartyget hade då utan deras vetskap lyckats ta sig in till kusten och sökt nödhamn.

Den 18 mars var alla förbindelser med Köpenhamn avbrutna på grund av isbildningen, och Robert Holmén fick då i uppdrag av postdirektören i Malmö, Olof Thormark, att flyga nära 100 kg post över Sundet. Kl. 4 på eftermiddagen den 18 mars gjorde han den första flygningen från Bulltofta till Klövermarkens aerodrom utanför Köpenhamn, och på återfärden togs 50 kg post med. Följande dag var det full snöstorm och inga flygningar

kunde företagas. Den 20 mars tog Holmén och dennes mekaniker Roll med sig 98 kg post till Köpenhamn och återvände med omkring 40 kg post. Från och med detta datum har ABA så att säga börjat sina flygningar från Bulltofta. Ibland brukar man oriktigt se uppgiften att dessa också markerar de första flygningarna över huvud taget från Bulltofta.

Den 30 mars blev ABA's stiftelseurkund allmänt känd, och man kunde se vilka det var som stod bakom denna; här fanns den förre militärattachén i Paris Ernst Linder, bröderna Florman, generalmajoren Johan Björck, samt ordföranden i drätselkammarens tredje avdelning, riksdagsmannen Johan Nilsson. Denne hade i praktiken fått en st aktie på 100 kr av Carl Florman, och skulle härigenom inte bara bevaka Malmös intressen i det nya bolaget och garanteras full insyn i detta, utan också bli en värdefull kontakt för bröderna Florman i såväl stadsfullmäktige som i riksdagen under de år som följde.

Det var meningen att ABA's första flygningar skulle starta från Bulltofta den 1 juli 1924, och bröderna Florman hade beställt fyra st flygplan typ De Havilland DH 50 från England, varav ett skulle användas som reservdelsmaskin. Flygplanen skulle bli leveransklara i början av sommaren och flygas hem av de svenska piloterna.

Samtidigt hade förhandlingarna mellan de svenska, finska och ryska postförvaltningarna angående flygposttrafiken Stockholm – Helsingfors – Moskva slutförts. Postflygtrafiken mellan Stockholm och Helsingfors var i stort sett klar, och skulle ombesörjas av två olika bolag. För svenskt vidkommande erbjöd sig nu Junkerskoncernen att flyga Stockholm – Helsingfors, men i och med att AB Aerotransport hade bildats kunde det nya svenska bolaget efter förhandlingar med Junkers – som ställde flygplan till förfogande – lösa detta behov. Från finsk sida ombesörjdes trafiken av det finska men till Junkers knutna bolaget Aero Oy, och det var meningen att de båda bolagen skulle flyga varannan tur. Två flottörförsedda flygplan typ Junkers F.13 hyrdes från Junkers, vilka anlände till ABA's nya sjöflygstation vid Lindarängen i Stockholms hamn den 8 maj 1924, och den 2 juni kunde så den nya flygpostlinjen påbörjas.

Det har diskuterats i vilken utsträckning Junkers tog del i ABA's bildande och aktiviteter under de första åren, men den bild som har utkristalliserats syns vara den, att såväl bröderna Florman som Junkers försökte utnyttja situationen till var och ens fördel. Carl Florman var väl medveten om det tyska bolaget Junkers ambitioner att inte bara finna avsättning för sina i

inköpspris relativt dyrbara helmetallmaskiner utan också försöken att bygga upp till bolaget knutna nationella flygtrafikbolag. Samtidigt ville inte Carl Florman lägga ut mer pengar på inköp och drift av flygplan än nödvändigt, och genom att hyra flygplan från Junkers kunde kostnaderna hållas nere. När det gällde Stockholm–Helsingfors-linjen hade Junkers redan under våren försökt intressera svenskar att gemensamt med Junkers bilda ett bolag för att upprätthålla denna postflyglinje. Oaktat detta ställde Junkers välvilligt upp, när bröderna Florman önskade bolagets medverkan för att sköta trafiken på Finlandslinjen.

När det i juni stod klart att den engelska firman De Havilland inte kunde uppfylla löftet att leverera de fyra flygplanen typ DH 50 till ABA, tog Florman kontakt med Dessau i Tyskland, där Junkers huvudkontor fanns, och fick med kort varsel "köpa" fyra Junkers F.13 . Ahrenberg fick snabbt bege sig ner till Tyskland, och i sina memoarer har han också skildrat den situation som uppstod när han fick uppdraget från Carl Florman: "Gud skall veta att jag inte kunde mycket tyska på den tiden, det mesta av mitt ordförråd hade jag uppsnappat från tyska kamrater under trevliga Bierabends och hade föga med flygtekniska eller juridiska termer att göra". Det hela gick emellertid bra och Ahrenberg "fick en massa papper förelagda för undertecknande, i de flesta fall förstod jag inte innehållet men undertecknade alla, överlämnade checken och så var den utvalda armadan svensk och tillhörde AB Aerotransport."

De tre flygplanen på hjul som nu inköptes kom att registreras i Sverige som S-ATAA, S-AUAA och S-AWAA, medan det fjärde flygplanet – som skulle förses med flottörer – kom först på hösten (S-AZAA). Nu blev det faktiskt så att S-AWAA relativt snabbt försågs med ett flottörställ och sattes in på linjen Malmö – Köpenhamn, så att när S-AZAA kom, användes den främst som ett landflygplan.

Samtidigt med dessa flygplanförvärv engagerades fyra tyska piloter och fyra mekaniker, som skulle hålla igång verksamheten i Malmö och Stockholm. En annan tysk, Hans Eichler blev kamrer i ABA; han hade anlänt till Sverige ett par år tidigare som flygförare på den Junkers F.13 SLA hade chartrat, och hans kunskaper i såväl svenska, tyska som "flygbolagsarbete" kom säkert det nystartade bolaget till godo. Samtidigt var han Junkers man i ABA, och genom sin position och insikt i bolagets verksamhet var han säkert en tillgång för det tyska bolaget.

Junkers motiv för att så snabbt och beredvilligt leverera dessa sex flygplan

Den 1 juli 1924 startade ABA sin linje till Hamburg, något som fotografen Ragnar Küller bevakade. (SFF-Arkiv, Nils Söderbergs samling)

har förmodligen varit allt annat än altruistiska, utan tvärtom betingats av en viss egennytta. I det fall det svenska bolaget inte kunde uppfylla sina ekonomiska åtaganden gentemot Junkers, samt mot det faktum (som senare forskning kunnat visa) att flygplanen också köptes mot pantsättning av aktiestocken i ABA, så fanns det en teoretisk möjlighet att Junkers helt skulle kunna ta över ABA, om det svenska bolaget skulle hamna på obestånd. Genom detta drag skulle därmed Junkers också indirekt få ta över koncessionsrättigheterna på flygtrafiken över Sverige.

Bröderna Florman, som säkert var väl medvetna om detta, kom att utnyttja Junkers ambitioner, samtidigt som de var besjälade av tanken att bolaget skulle klara sig, drivas på svenska händer och som ett helägt svenskt bolag.

FLYGTRAFIKEN PÅBÖRJAS

Tack vare att Junkers kunde leverera de tre första F.13-planen kunde ABA's första flygning på linjen Malmö–Hamburg avgå programenligt den 1 juli 1924, kl.10 på förmiddagen. Det ena landflygplanet och sjöflygplanet anlände dagen innan premiären, och det tredje flygplanet samma dag. Premiären var välregisserad och gavs full massmedial täckning – var det något som Carl Florman visste, så var det reklamens makt, samt nyttan av goda kontakter med pressens representanter. Bröderna Florman hade utlovat en "enkel ceremoni" ute på Bulltofta tisdagen den 1 juli och ett sjuttiotal personer hade inbjudits närvara vid invigningen av det nya bolagets verksamhet, som på sätt och vis också skulle markera att Bulltofta nu invigts som flygstation på det internationella flygtrafiklinjenätet.

Utanför hangaren – den senare så bekanta "Hangar 1" – inledde stadsfullmäktiges ordförande, den socialdemokratiske riksdagsmannen Nils Persson öppningsceremonin med ett tal, samt önskan om fortsatt välgång för det nya bolaget. Därefter tog Adrian Florman vid. Han hade utsetts att vara platschef på Bulltofta, samtidigt som han skulle påbörja en repetitionsövning vid Husarregementet. Särskilt tackade han Malmö stad för de arbeten som nedlagts på flygstationen. Dessa skulle säkert förränta sig till gagn för för handeln och industrin. Därefter kom Junkersrepresentanten majoren Gustav Nordt att hålla ett kort anförande där han tackade för att hans firma fått leverera de flygplan, som skulle användas på linjen.

Efter högtidstalen startade det ena flygplanet, S-AUAA, mot Hamburg, medan det andra flygplanet S-ATAA tog upp olika gäster bland de inbjudna på en kort rundtur över staden. På kvällen återvände det första planet till Malmö, och flyglinjen var nu definitivt invigd.

Enligt turlistorna från den här tiden flög ABA med Junkersplanen från Bulltofta med start kl.8.00 och landning vid Fuhlsbüttels flygplats vid Hamburg kl.10.30. För ett pris av 110 kr kunde färden fortsätta till Rotterdam med KLM's maskiner från Hamburg: start kl. 13.00, med

mellanlandning i Amsterdam och slut i Rotterdam kl. 18.00. Omvänt började turen i Rotterdam kl. 9.00 på morgonen och slutade i Malmö kl.18.30 på kvällen.

Den 3 juli gjorde S-AWAA premiärturen från Malmö till Köpenhamn. Till en början använde man sig av en tillfällig station vid inre fyren i Malmö hamn, men från och med den 17 november fanns en mera permanent flygbåtsstation i Industrihamnen med slipers för två flygplan samt en byggnad för tull- och passkontroll. I Köpenhamn använde man sig av en flygbåtsstation vid Revshaleön. Flormans hade varit väl optimistiska till en början och utlovat hela fem turer varje dag över Öresund, men efter premiärturen och starten från den 4 juli av de reguljära flygningarna, inskränktes det hela till tre turer om dagen. Från Malmö avgick flygplanet kl. 9.30, 11.30 och 15.15 och turen tog endast 10 minuter. Från Revshalevej-stationen avgick planet kl. 10, 12 och 16. Priset från Danmark var 25 danska kronor.

Flygbolagets verksamhet hade visserligen påbörjats uppe i Stockholm den 2 juni genom öppnandet av linjen Stockholm – Helsingfors, med två från Junkers inhyrda F.13 (till en början tyskregistrerade som D 342 och D 343, senare med svensk registrering efter det att planen överlåtits till ABA; S-AAAB respektive S-AAAC). Efter tre veckors inkörning av linjen kunde Carl Florman erbjuda den svenska generalpoststyrelsen regelbunden postbefordran på linjen till ett kilopris av 7,50 guldfrancs för brev och paket, samt 2,50 guldfrancs för tidningar. I det avtal som sedan träffades kom ABA att erhålla 40 kr för varje nöjaktigt utförd tur.

För ABA var ekonomin en kärv sak under det första året. De enda inkomsterna som man skulle få var ju dels kommissionerna från postflygningarna, och dels vad man kunde få in genom den reguljära person- och godstrafiken mellan dels Malmö – Hamburg (65 kr per person och tur) samt "pendeln" Malmö – Köpenhamn (15 kr per tur och person), som påbörjades den 3 juli 1924. Samtidigt var också varje bortförhandlad utgift för verksamheten välkommen. I det här fallet innebar det att Malmö stad i stor utsträckning fick träffa avtal med generalpoststyrelsen om de ekonomiska villkoren för fältets upplåtande till ABA, i stället för med ABA direkt. Drätselkammaren hade till slut gått med på att fältet uppläts till ABA utan kostnad, men en förutsättning för att man skulle gå iland med detta var befrielse hos Kungl.Maj:t från skyldigheten att betala Husarregementet och Kronan arrendet.

Fotografen Otto Ohm var på plats när S-AWAA startade från Malmö på pendelns premiärtur från Malmö Industrihamn (SFF-Arkiv, Karl Lignells samling)

Adrian Florman har berättat att när ABA, några veckor efter premiären, hade inköpt sin första bil, en begagnad Adler, för att skjutsa passagerare mellan flygfältet och centralstationen, hade man inte råd att anställa någon chaufför, utan ledig personal fick hoppa in. Drickspengarna bokfördes som "oförutsedda inkomster", och ibland brukade till och med Carl Florman hoppa in och köra, och i regel var han den som fick mest dricks! Han brukade då intervjua passagerarna och varje positiv kommentar vidarebefordrades omgående till tidningsmännen.

Beslutet att kombinera postflygningarna med passagerarflygningar var förvisso ett sunt och riktigt beslut, även om driftsinkomsterna under det första verksamhetsåret inte motsvarade driftskostnaderna. Samtidigt var det en möjlighet att på en och samma gång kunna visa allmänheten att här fanns ett svenskt flygbolag med en framtid och att man kunde göra flygpropaganda genom rundturer och uppvisningar. Inte minst skulle det tredje landflyg-

planet, som i stort sett var reservmaskin, komma att användas för detta senare ändamål. Detta kunde stå till disposition vid Bulltoftafältet, och det var många gånger som såväl Carl Florman som Albin Ahrenberg gick runt bland åskådarna vid fältgränsen och hangaren, som nästan varje dag flockades på Bulltofta för att se på flygningarna, för att få dem för en billig penning att bege sig upp i luften. Inte minst skulle pendeln till Köpenhamn – först i hamnen, sedan på Bulltofta – komma att ge mången skåning den första och billiga möjligheten att både flyga över huvud taget och att bege sig utomlands på ett modernt sätt.

Flygdagen den 7 september 1924

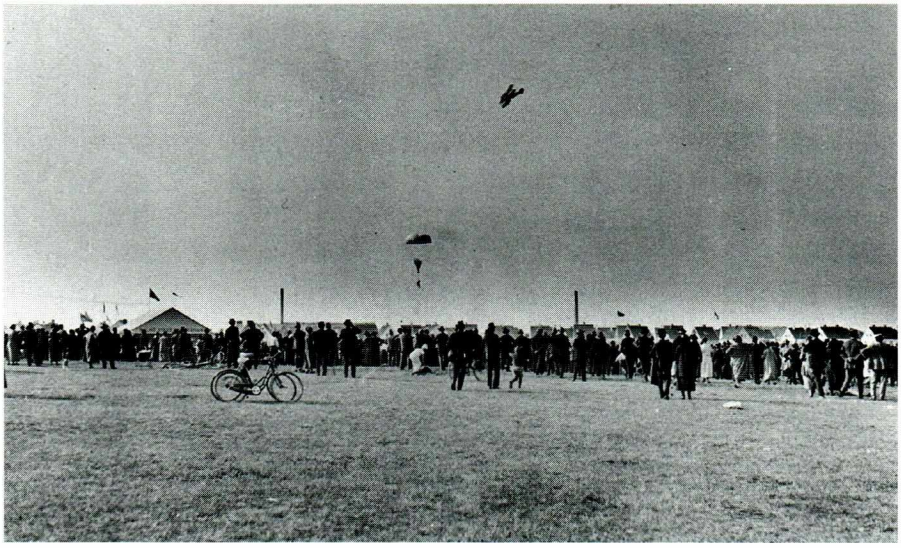
För att få tillfälle att visa upp det nya bolaget och på det sättet popularisera flyget anordnade ABA och Aeroklubben en flygdag söndagen den 7 september. Arrangemanget gynnades av ett strålande sensommarväder och nära 25.000 personer hade kommit för att vara med om flygdagen.

Marinen började med att visa upp tre st flygbåtar typ Hansa-Brandenburg under ledning av kaptenen Egerström, som dagen innan landat i Industrihamnen. Därefter visade arméflyget på Malmslätt upp sig med 7 flygplan; tre jaktflygplan typ Phönix, tre spaningsflygplan typ Dront samt militärflygets senaste förvärv, jaktplanet J.23. Det bjöds då på avancerad flygning i grupp och enskilt program, för att efter ett tag följas av två "patrullflygningar" med fem st Phönixplan ledda av löjtnanten Gärdin samt fem st Dront ledda av löjtnanten Knut Zachrisson. För den senare var denna dag förmodligen hans första men säkert inte sista kontakt med Bulltoftafältet ...

Efter dessa formationsflygningar följde fallskärmshopp av två olika hoppare; dels var det löjtnant Raoul Thörnblad som hoppade ut på blott 200 meters höjd från Albin Ahrenbergs privata L.V.G.C.IV, dels malmöbon Uno Waldau som hoppade från tusen meters höjd med en Heinecke-fallskärm från militärflygplanet S.21. Flygdagen avslutades med uppvisningar och rundflygningar med ABA's F.13-flygplan, till vilka ett femtiotal personer anmält sig till.

Flygtrafiken mellan Stockholm och Lindarängen upprätthölls fram till den 23 augusti, och trafiken till Hamburg fram till den 5 oktober. Resultatet har – bortsett från det ekonomiska utfallet – varit gott. Inkomsterna har legat på omkring 122.000 kr och tittar man på de båda trafiklinjernas

Fallskärmshoppning var under lång tid ett närmast obligatoriskt inslag i flygdagar. Här syns konsul Fred Carter omgiven av den svenske fallskärmstillverkaren Raoul Thörnblad (t.v) och Malmös egen Uno Waldau (Sven Stridsbergs samling)



Här studerar publiken Thörnblads neddalande från luften, medan flygplanet, ett av Flygkompaniets spaningsflygplan typ "Dront" går ner för landning. (Ove L.Palmquist's arkiv)

verksamhet, har utfallet varit som så: på linjen Stockholm – Helsingfors har 327 passagerare och 379 postförsändelser transporterats, medan det på Malmö – Amsterdam-trafiken har befordrats 374 passagerare och 760 postförsändelser. Sammanlagt har bolaget under verksamhetsåret flugit en sträcka motsvarande 161.425 km !

Den svenska generalpoststyrelsen kunde inte vara annat än nöjd med resultatet för det första året, då bröderna Florman dels kunnat visa att en jämn och säker regularitet kunnat uppnås med de valda flygplanen, samt dels det faktum att AB Aerotransport visat på ett fungerande sätt att driva ett svenskt bolag utan större kostnader för samhället. Det fanns med andra ord starka motiv för att fortsätta med flygposttrafiken även nästa år.

ABA tillvann sig Junkers respekt både för sin förmåga och vilja att snabbt betala av sina amorteringar på flygplanen och sin höga tekniska standard. ABA skulle bli inte bara ett väl skött reklambolag för Junkers flygmaskiner, utan också en gynnad kund, och därmed påverka utformningen av för bolaget avsedda flygplan. Under de första åren åtnjöt man dessutom under medverkan och kontroll av bankirfirman Cervin från Malmö, som Carl Florman var ingift i, en rymlig kredit från Junkers sida.

Bolagets intressenter menade dock att det fanns ett samhällsnyttigt intresse för ett svenskt flygtrafikbolag även om det formellt sett drevs av privata intressenter, och av denna anledning försökte man under hösten få ett statligt stöd för det kommande årets flygverksamhet. Verksamheten under 1924 hade tärt på aktiekapitalet, och den 30 oktober 1924 insände ABA en framställning till staten om statsunderstöd i form av dels ett räntefritt lån för inköp av flygmateriel, dels ersättning för genomförda flygningar.

Den 18 oktober 1924 tillträdde en socialdemokratisk ministär och till kommunikationsminister utsågs Viktor Larsson. Denne inbjöds nu till Bulltofta av Carl Florman för att sätta sig in i bolagets planer för framtiden, men också för att vinnas för den framställning bolaget hade lämnat in och som kommunikationsdepartementet nu fick utreda. Den 16 februari 1925 lade utredningen fram sitt betänkande, och när beslutet till slut klubbades i riksdagen i maj 1925, blev resultatet det att ABA tillförsäkrades en statlig subvention på omkring en halv miljon kronor årligen. Samtidigt skapades en statlig Luftfartslånefond som skulle hjälpa till med finansieringen av de flygplanköp ABA behövde genomföra. För detta ändamål kom ABA att skapa ett helägt dotterbolag, AB Flygmateriel, som upptog erforderliga lån

i fonden för ABA's flygmaterielköp samt stod som ägare till dessa till dess ABA fullgjort betalningarna.

Innan detta med Luftfartslånefonden och de statliga subventionerna var helt klara, satte Carl Florman igång att med en okuvlig energi planera för det kommande verksamhetsåret. Dels gällde det förbättringar som hade med flygstationen på Bulltofta att göra, dels anskaffning av ny och modernare flygmateriel för det kommande året. Kontakterna med Junkers gav vid handen att bolaget skulle kunna förvärva en ny trafikflygmaskin med plats för 9 passagerare och gods, typ Junkers G 23, och som skulle kunna sättas in på Malmö–Amsterdam-linjen. Tre stycken flygplan av denna typ beställdes omgående redan under hösten, och som ett resultat av denna beställning kom Malmö även att begåvas med en flygindustri på Ön i Limhamn. Bolaget – som i stort sett var ett bulvanföretag för Junkers, som med denna etablering i Sverige kunde kringgå de allierades förbud mot krigsflygplantillverkning i Tyskland – gavs namnet AB Flygindustri. Till en början blev företagets huvudsakliga uppgift sammansättning av delar tillverkade i Tyskland för flygplan beställda för ABA's räkning, och därefter till kunder runtom i världen.

När det gällde beställningen av de stora tremotoriga flygplanen ställde detta krav på fortsatta utbyggnader av flygfältet. Till en början kom man att komplettera verkstadsutrustningen i hangaren, men ett önskemål om en andra telefon till hangaren avslogs av Malmö stad! Däremot betalade staden en liten tvåhjulig vagn som skulle sättas under flygplanets stjärt för att lättare kunna flytta runt planen på flygfältet eller i hangaren. Den 26 september hade drätselkammarens tredje avdelning informerat stadsfullmäktige om de fältarbeten som ansågs som välbehövliga, inte minst vad avsåg ytterligare markplaneringsarbete och utvidgning av fältet öster om den gamla kyrkvägen.

Med tanke på anskaffningen av de tremotoriga flygplanen ansågs även ett utökat hangarutrymme nödvändigt – och vad som här diskuterades var då planer på en andra flyghangarbyggnad. Samtidigt behövde ABA utrymme för en flygradiostation eftersom de nya flygplanen var försedda med en radiotelefoniutrustning. Vid framställningen till stadsfullmäktige hänvisade man också till ett yttrande från chefen för Flygvapnets jagarskola, där det fastslogs att Bulltoftafältet i sitt nuvarande skick var för litet och inte svarade mot varken Flygvapnets eller den moderna lufttrafikens behov.

Byggnadschefen Sjögreen ansåg att staden skulle prata med statliga

Anskaffningen av de tremotoriga Junkers-flygplanen ledde till att ABA fick en större andra hangar. Här syns den nästan färdiga "Hangar II" i december 1925 (SFF-Arkiv, Nils Söderbergs samling)

myndigheter angående en långtidshyra av fältet, samt dels låta inhägna det för en kostnad av 1.400 kr, dels plana ut fältet ytterligare för en beräknad kostnad av 18.000 kr. Avdelningens chef, riksdagsmannen Johan Nilsson, rekommenderade staden att visa en välvillig inställning till ABA.

Thore Husberg, högerns representant i stadsfullmäktige, protesterade; det var onödigt att från stadens sida lägga ner ytterligare kostnader på Bulltofta innan det blivit helt utrett var den definitiva platsen för stadens flyghamn skulle ligga. Han påpekade dessutom att det ännu inte förelåg ett slutgiltigt avtal mellan staden och ABA. Även om den allmänna inställningen till Bulltofta och ABA syntes vara god, gjorde faktiskt Husberg en invändning som var befogad, och det gällde då flygplatsfrågans lösande. Bulltofta var ett provisorium, och två vägar fanns tillgängliga; antingen skulle provisoriet bli permanent, om man erhöll möjligheter att hyra fältet för lång tid framåt, eller också måste en ny flygplatsutredning utföras som skulle komma med ett förslag som politikerna sedan skulle ta ställning till.

Den 14 november 1924 tillsattes en ny flygplatsutredning för att utreda frågan om var en framtida kombinerad land- och sjöflygstation skulle kunna förläggas i stadens närhet. Som ordförande valdes den i KSAK

ingående medlemmen Janne W. Hermansson, och med sig hade han Gunnar Faxe, Ragnar Trägårdh och N. O. Persson. De män som skulle utreda vad alternativen och förslagen kostade blev de tidigare beprövade, byggnadschefen Sjögreen och hamndirektören Gustaf Edlund. Kommittén påbörjade sin verksamhet den 25 november och än en gång kastade man blickarna på Spillepengsmarken. Även om anläggandet av en kombinerad sjö- och landflygstation var dyrare, ansågs en kombinerad station besitta flera fördelar: tex en gemensam tull och gemensamma passagerare- och godsterminaler. Marken på Bulltofta var dessutom dyrare i inlösen samt värdefullare för staden än Spillepengsmarken.

Hamndirektören Edlund och hamnens byggnadschef Sune Engström tittade på vad anläggandet av sjöflygstationen skulle kosta, och beräknade detta till 50.000 kr (tidigare beräkningar för SLA's räkning hade fått summan 170.000 kr, men nu bortföll ju hangar och tullstationsbyggnader i och med att de skulle användas tillsammans med landflygstationen). Den totala kostnaden för Spillepengen som sjö- och landflygstation beräknades till 1.383.000 kr. Stadens byggnadschef Sjögreen fick på sin lott att titta på Bulltofta, dels i form av ett "provisorium", dels som permanent fält. Då hade han ett redan den 25 september utarbetat kostnadsförslag på 247.000 kr, dels ett den 18 december uträknat förslag på "provisoriet" som skulle kosta 136.000 kr (inklusive ny hangar på ca 45.000 kr). Den 26 november 1924 kom Flygplatskommittén att i en skrivelse till stadsfullmäktige förorda Spillepengsmarken för en kostnad av 900.000 kr för landflygstationen och 483.000 kr för sjöflygstationen. Markförvärvskostnaderna beräknades uppgå till 300.000 kr.

Chefen för Försvarsdepartementet ställde sig den 17 november positiv till att hyra ut Bulltofta till Malmö stad för 20 år framåt och att anslag för detta skulle kunna tas upp redan i 1925 års statsverksproposition. Drätselkammarens ledamöter hade först förelagts ett utkast till en skrivelse till Kungl.Maj:t angående bekostande av och utförande av markplaneringsarbeten på Bulltofta i Statens Arbetslöshetskommissions regi. Johan Nilsson menade dock att det vore bättre om det var Malmö stad som inlämnade denna skrivelse till Kungl.Maj:t, hellre än drätselkammaren. Den 26 november förelåg skrivelsen färdig, och vi kan gott redogöra litet för innehållet i denna.

Inledningsvis nämndes att Malmö Stad för ABA's räkning under budgetåret 1923/24 lagt ut 47.031 kr för att kunna erbjuda ABA ett permanent fält. ABA planerade nu att börja flyga med större flygplan från och med den

15 april 1925, vilket ställde krav på ytterligare markplanerings- och utjämningsarbeten. Florman hade tydligen hotat med att om Bulltofta inte kunde iordningsställas, var bolaget kanske tvingat att flytta till Köpenhamn. Som det nu var ville och kunde inte Malmö Stad fortsätta att bekosta arbeten på Bulltofta – som man dessutom inte är ägare till – utan ville nu med denna skrivelse begära medel för att kunna skapa en permanent flygplatsanläggning. För att kunna tillgodose behovet inför 1925 års flygtrafik var endast en mindre summa behövlig, dels för att bekosta en ny och större flyghangar, dels vissa smärre markplaneringsarbeten. Hangaren skulle kunna demonteras och flyttas till den permanenta flygplatsen, som måste komma till stånd och som var föremål för utredning. Den summa som man nu begärde av statsmakterna låg på 185.000 kr, av vilket 90.000 kr var avsedda för den nya hangaren.

Under vintern behandlades denna ansökan av Kommunikationsdepartementet, men när den skånska "Flygkommittén" åter möttes den 3 januari 1925 kunde ordföranden Hermansson endast lämna ett negativt besked från förhandlingarna i Stockholm. Stadsfullmäktiges ordförande – socialdemokraten Persson – hade till och med pratat med Fredrik Thorsson i regeringen, som dock också yttrat att man från regeringens sida inte var intresserad av några nya kostnader för Bulltofta. Även Arbetslöshetskommissionen var negativ, mest för att eventuella arbeten kom igång för sent på året för att kunna anses vara samhällsnyttiga. Ordföranden och medlemmarna i kommittén beslöt att trots detta tillskriva Arbetslöshetskommissionen än en gång, och föreslå att denna fick ta hand om markarbetena på Bulltofta och själv bestämma när de skulle påbörjas. Flygkommittén hade intresse av att studera hur man löst flygplatsutbyggnadsfrågorna på andra håll ute i Europa, och det beslutades att låta utse hamndirektören till att göra en rundresa.

Tankarna hade mognat inför nästa möte som hölls den 7 januari, och man beslöt underrätta stadsfullmäktige om resultatet av diskussionerna; dels att man hos Statens Arbetslöshetskommission skulle ansöka om 185.000 kr för markplaneringsarbeten i dess regi, samt att hamndirektören Edlund skulle skickas ut till Europa för att studera flygplatsbyggnationer. Denna skrivelse förelåg klar den 10 januari 1925.

Resultat av kontakterna med Arbetslöshetskommissionen blev att ett 25-tal arbetslösa från och med den 10 februari 1925 (avtal hade undertecknats den 2 februari) erhöll arbete på Bulltofta under ledning av ingenjör Tage

Bergulf från Göteborg, som tidigare lett markplaneringsarbetena på Torslanda flygplats för Arbetslöshetskommissionens räkning. På Bulltofta började detta arbete på norra sidan av fältet på ömse sidor om den gamla kyrkogårdsallén. Ett uppehåll fick göras mellan den 23 februari och 2 mars samt mellan den 12 mars och den 20 mars på grund av dåligt väder. Arbetet som i stort sett gick ut på att först ta upp grästorvor, lägga upp dem vid sidan, och därefter schakta jord samt plana ut jorden, och slutligen lägga tillbaka grästorvorna, omfattade ca 12.500 kvm. Kostnaden fastställdes till 9.000 kr. Beroende på tillgången av arbetslösa och de anslagna medlen från staten skulle arbetsstyrkan under året variera från 25 i början till ett hundratal som mest. Avsyning av det färdigställda området gjordes den 10 september 1925.

I början av februari blev det allmänt bekant att den tyska firman Junkers skulle etablera sig med en aeroplanfabrik i Limhamn, lett av den tyskfödde men numera svenske medborgaren Treitschke, med en arbetsstyrka om 20–30 man, vilka skulle tillverka två flygmaskiner i månaden. I första hand skulle maskinerna komma att ingå i Aerotransports flotta. Arbetsmaskiner (fräsar, svarvar, pressapparater samt nithammare) hade anlänt till Limhamns varvs gamla byggnader på Ön i Limhamn, och under mars månad hade man börjat sätta samman de i Dessau tillverkade flygplandelarna till det ena av Aerotransport beställda tremotoriga passagerarflygplanet Junkers G 23. Utöver detta fick personalen även reparera två mindre flygplan typ F.13 och Junkers A 20"Junior" (ett sportflygplan för två passagerare som en kort tid dessförinnan nödlandat och sjunkit i Hanöbukten).

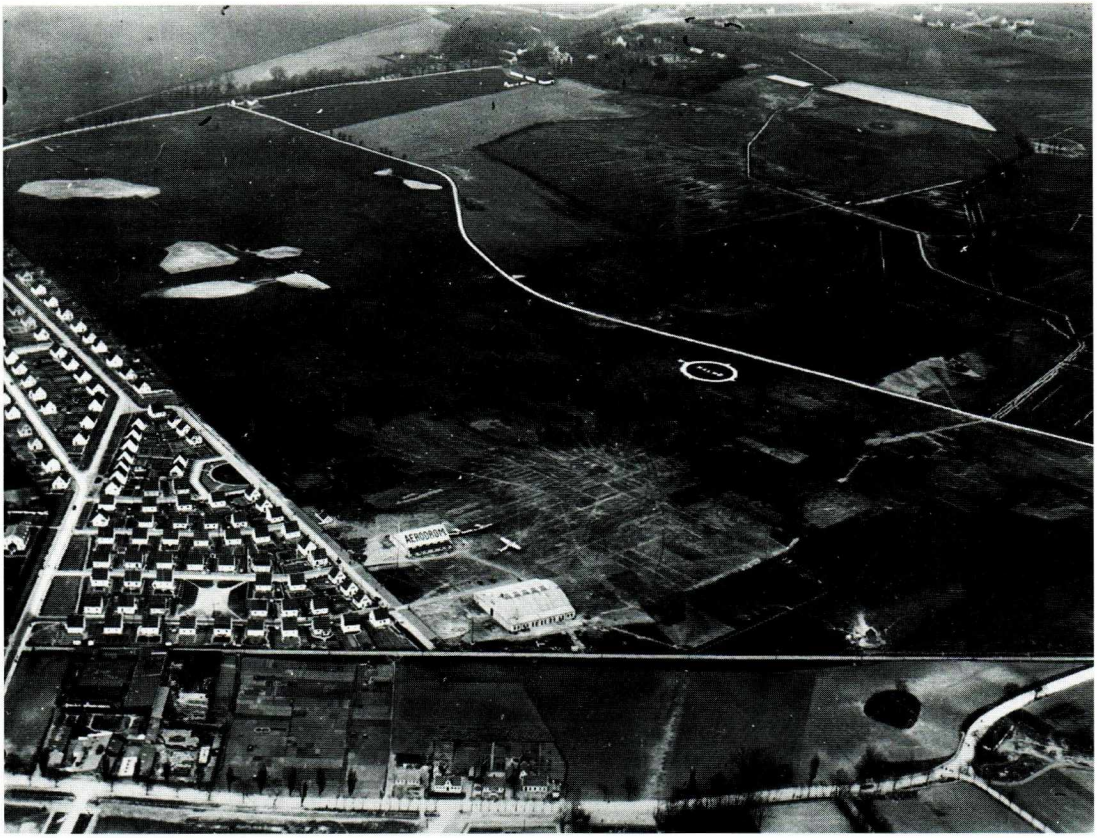
ABA hade planerat att påbörja sin flygverksamhet med dessa flygplan från den 15 april med fyra stycken tremotoriga flygplan typ G 23. Dessa skulle framförallt sättas in på Malmö–Amsterdam-linjen, där bolaget skulle samverka med dels Farman-bolaget (som medgav att Paris kunde kopplas till linjen), dels med British Airways (som medgav att London kunde nås). Vitsen med dessa anordningar var att ABA fick kontroll på hela linjen till Rotterdam – där Amerikabåtarna lade till – samt slapp vara beroende av både det danska bolaget DDL och det holländska KLM. Danskarna gruffade emellerid lite inför denna utveckling, och ville till en början inte låta de "tyska" G 23-planen landa på Kastrup – som under 1925 blivit Köpenhamns nya flygplats. Det hela löstes efter Carl Flormans förhandlingar och diplomatiska takt, och över huvud taget blev våren en period av intensivt resande för honom. Det var inte bara avtal med olika utländska

bolag som skulle genomföras och med den tyska flygplanindustrin Junkers, utan det var också händelseutvecklingen i Sverige som var viktig att bevaka.

Junkers var villiga att lämna en generös kredit även denna gång, men Carl Florman – som var viss om utgången av riksdagens utskottsarbete rörande Luftfartslånefonden – tackade nej, vilket gjorde att han tillvann sig Junkers respekt. Flygplanen var av Junkers senaste modell, och var för sin tid stora flygplan. Även om de rymde nio passagerare plus last så var spännvidden mellan vingarnas ytterspetsar imponerande – 28 och en halv meter. Det var även för svenska förhållanden stora maskiner med stor lastkapacitet (2.100 kg) och ABA hade i god tid kunnat skicka förare och teknisk personal till Dessau för inskolning på typen. Karl Gustav Lindner, Karl Bernhard Liljeberg och Teodor Andersson blev piloter på dessa plan, och hade till en början stor respekt för de tyska flygplanen.

De fann snart under inskolningsflygningarna över Tyskland att de var lättmanövrerade och ägde förträffliga flygegenskaper. Tyvärr hade planen också en viss benägenhet för nödlandning, vilket de tre piloterna snart lärde sig. Motorbäddarna var för klena, med vibrationer och skakningar som följd, vilket innebar att magneter och tändstift tenderade att skaka loss, med ofrivilliga motorstopp och nödlandningar som följd. På en tur mellan Malmö och Amsterdam hände det att man vid ett och samma tillfälle fick landa elva gånger för magnetbyte. Särskilt var det "Tedde" Andersson som var den förare som allt som oftast råkade ut för dessa störningar ! Axel Nordström, ABA's förste flygmekaniker (med anställningskontrakt nr 1), har också berättat om vilket bekymmer man hade med kylarläckage. I nosen på varje motorgondol satt ju en kylare av bilmodell och denna hade en tendens att läcka lite varstans, men man fann själv på råd; vid Hohög i närheten av Bulltofta fanns en mjölnare som levererade ett utmärkt vetekli som vid kontakten med vattnet svällde och effektivt"murade" igen mindre läckor!

G.23-flygplanen hade satts samman i Limhamn, och natten till lördagen den 25 april transporterades det första flygplanet utan vingar men på egna hjul genom Malmös gator ut till Bulltofta. Enligt uppgift lär en morgontidig cyklist först i sista sekunden ha uppfattat flygplanet på gatan och styrt in i ekipaget, med såväl en buckla i flygplanet som en bula i huvudet som följd. Lördagen den 2 maj ägde den första provflygningen rum på Bulltofta med Robert Holmén vid spakarna. Flormans hade fyllt planet med särskilt inbjudna passagerare och en kontrollant från Dessau, samt en last bestående



Bulltofta 1926, efter färdigställandet av Hangar II. (MM.HH14)

av 2.000 kg sandsäckar, och provflygningen – som upprepades på söndagen – varade i 20 minuter. Från måndagen inleddes de officiella proven inför den svenska luftfartsmyndighetens representant, ing. Henry Kjellson, då en flygning med 1.500 kg last gjordes. Provflygningen, som gick över hela Skåne upp till Finjasjön och Kristianstad, varade i tre timmar och 8 minuter.

Strax innan ABA invigde sin Amsterdamlinje ägde en annan invigning rum på Bulltofta, och det var den nybildade Malmö Golfklubb som den 26 april 1925 invigde en liten bana, som anlagts av Falsterboklubbens professionelle tränare Mr Hester. Banan – som låg strax norr om flygstationsområdet och vid korsningen Johanneslust – Vattenverksvägen – hade framförallt anlagts för att avlasta Falsterbo och ge de medlemmar som

bodde i Malmö möjligheten att i stadens närhet få träna och utöva sitt golfspel. Golfspelet på Bulltofta startade i regel ungefär samtidigt med att ABA också startade sina trafiklinjer för sommarsäsongen, eftersom jorden då blivit tillräckligt upptorkad efter snö, regn och tjällossning tidigare under våren.

Vid samma tid hade dessutom en Hilma Petrén ansökt om att få uppföra en mindre bod för att bedriva en kiosk- och kaférörelse i anslutning till flygfältet. Den 15 april 1925 godkändes hennes begäran. Tre dagar senare träffade staden ett avtal med henne, som innebar att hon fick hyra ett markområde norr om Thulinhangaren på 300 kvm för en hyra om 300 kr årligen. Hennes lilla stuga kom dessutom att tjänstgöra som "klubblokal" för golfklubben, samtidigt som hon kunde erbjuda såväl drycker som mat för de gäster som besökte flygfältet.

ABA kom att behålla sina tidigare anskaffade F.13-plan för olika ändamål; när det gällde pendeln mellan Bulltofta och Kastrup kom flygstyrmannen Qvant och Ernst Roll att ta hand om denna, medan Albin Ahrenberg fick ta hand om olika andra uppdrag, samt ibland hoppa in som ersättare för de ordinarie piloterna vid behov. I Stockholm kom de f.d. marinflygarna Tage Wärngren och Sven Carlsson att användas på Helsingfors-linjen. Vid det här tillfället hade ABA även ett 20-tal mekaniker, tio verkstadselever och 6 teknologer som erbjudits verkstadspraktik vid Flygindustris fabriker på Limhamn.

Den 15 maj kunde ABA som första bolag i världen öppna en trafikflygrutt mellan Malmö och Amsterdam med tremotoriga flygplan. Rutten hade först rekognoscerats från marken under april månad då K.G.Lindner och Robert Holmén på motorcykel bekantat sig med terrängförhållanden, sökt lämpliga nödlandningsplatser samt träffat avtal om landningshjälp vid de flygplatser man skulle angöra.

Liksom fallet var vid invigningen året innan, kom Amsterdam-linjens invigning att ske med en viss pompa och ståt. På plats fanns två av de nya Junkersplanen, som i samband med invigningen döptes till "Skåne" och "Svealand". Ett tredje plan befann sig redan i Amsterdam och fick namnet "Götaland". Detta flygplan skulle starta från Amsterdam samtidigt som "Skåne" startade från Bulltofta. Invigningen öppnades av ABA's styrelseordförande Carl Bonde, varefter landshövdingen Robert De la Gardie tog vid. Bland de närvarande och särskilt inbjudna gästerna fanns den franska handelsattachén och militärattachén. Kostnaden för en flygbiljett Malmö –

Amsterdam belöpte sig på 148 kr – något som skulle ligga fast ända fram till 1932 ! En biljett till London kostade 220 kr och till Paris 208 kr.

Samma dag som Malmö–Amsterdam-linjen öppnade, startade även säsongtrafiken mellan Stockholm och Helsingfors. Samtidigt med att denna trafik påbörjades öppnade ABA även en ny linje söderut, den nya flyglinjen Malmö – Berlin med ett av Roll spakat F.13-plan. Starten skulle äga rum på Bulltofta varje vardag kl. 13.00 och beräknad ankomst till Berlin kl. 16.00. Från Berlin skulle ett plan avgå kl. 9.40 och anlända till Malmö kl. 13.45. Flygbiljetten på denna linje kostade till Köpenhamn enbart 15 kr och till Berlin omkring 80 kr!

ABA hade genom denna satsning på kort tid etablerat sig som ett av Europas modernaste och som det skulle visa sig effektivaste flygbolag. Genom kombinationen passagerare-, post- och fraktflygningar hade man börjat få regelbundna inkomster från olika håll, samtidigt som värdefulla samarbetspartners knöts till flygverksamheten för lång tid framöver. Genom Carl Flormans insatser kom ABA också som ett av de första bolagen i världen efter ett omfattande utredningsarbete, som också tillställdes NK och Arvid Nordquist och andra importörer av känsliga varor, att kunna erbjuda en komplett fraktflygservice genom samarbete dels med firman Nordisk Transport & Spedition, dels med de fraktagenter som fanns i Göteborg (Leffler & Son), Stockholm (Nyman & Schultz) samt i Malmö (Thomée & Co).

Den 14 maj hade riksdagen äntligen beviljat den av ABA framlagda och av statsutskottet behandlade framställningen om anvisandet av 500.000 kr till understöd för den regelbundna luftfarten, 128.000 kr till förbättring av Bulltoftafältet samt ett extra anslag om 2.300 kr för biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfarten. Avsättningen av 800.000 kr till en luftfartslånefond nedprutades till 500.000 kr, med motiveringen att ABA borde söka ett utländskt samarbete i stället för att försöka klara av allt ensamt.

Den 12 juni slöts ett subventionsavtal mellan Statsverket och ABA som skulle gälla fram till 1928 med avseende på ersättningen för flygtrafiken. Detta avtal kom senare att förlängas fram till den 1 juli 1931. Subventionerna innebar att ABA skulle av svenska staten erhålla 1:75 eller 2:10 kr per flygkilometer (beroende på om 3 eller 6 turer genomfördes i veckan), samt 1:50 kr per flygkilometer på linjen Stockholm – Helsingfors och Malmö – Köpenhamn.

Trafiken till Amsterdam pågick fram till den 22 december; på Helsingforslinjen upprätthölls trafiken fram till den 31 augusti, och på Köpenhamnslinjen fram till den 15 oktober. Förutom dessa fasta flyglinjer, kom ABA även att genomföra ett par andra projekt. K.G.Lindner kom två gånger att genomföra flygningar mellan Berlin och London för transport av tyska skattkammarväxlar till ett värde motsvarande 500 miljoner riksmark varje gång, utgörande avbetalningar på det tyska krigsskadeståndet. Under veckan 14 till 22 september företogs försöksvis daglig transport av levande fisk från Hönö vid Göteborg till Stockholm. Den 16 till 19 september anordnade ABA flygningar i Sundsvall, Härnösand och Örnsköldsvik för att höja intresset för en flyglinje mellan Stockholm och de norrländska städerna.

Resultatet av det andra verksamhetsåret kan inte annat än bedömas som gott; ABA hade kunnat genomföra flygtransporter som hade varit dubbelt så långa jämfört med året innan, hela 348.187 flugna kilometer. På Amsterdamlinjen hade man transporterat 1.851 passagerare, och på Helsingforslinjen 431 passagerare. När det gällde posttrafiken hade 348 brevförsändelser på Helsingforslinjen och 4.758 försändelser på Amsterdamlinjen befordrats flygledes. Subventionerna för flygtrafiken hade under 1925 motsvarat 53 % av de totala inkomsterna (471.000 kr från staten, och 423.000 kr genom egna direkta inkomster). Även om man måste se det hela som en försöksverksamhet under en uppbyggnadsperiod, fanns det en betydande överkapacitet på fraktsidan: av t.ex. antalet offererade passagerarekilometer under 1925 på 2.054.497 fick man endast betalt för hälften, och ungefär samma proportioner gällde för postflyget. Nu kom ju Carl Florman i mycket att som en reklamåtgärd erbjuda många inflytelserika personer och opinionsbildare gratisflygningar, men klart är att bolaget trots allt besatt en betydande överkapacitet och därmed större potential i framtiden.

Det nya statliga stödet innebar också att man kunde gå vidare med markutjämningsarbetena på Bulltofta. Den 15 juli undertecknades ett nytt avtal mellan Drätselkammarens tredje avdelning och Statens Arbetslöshetskommission om nya arbeten omfattande större delen av fältets nordöstra hörn, ca 100.000 kvm, till en kostnad av 60.000 kr i direkta arbetslöner. Genom dessa utvidgningar skulle Bulltoftafältets nuvarande yta, 277.000 kvm, ökas med ytterligare 96.000 kvm. Malmö stad skulle svara för 19.000 kr, vilket motsvarade utgifterna för "vältning, körslor, gräsbesåning, kulver-

tar och annan material m.m.". Detta arbete – som utfördes i olika etapper – blev klart för avsyning den 23 april 1926.

Sydöstra sidan av fältet blev föremål för markplaneringsarbeten under början av hösten 1926 (avtal undertecknat den 6 juni med tilläggsavtal den 6 augusti 1926 för vissa justeringar av fältets norra sida). Arbetena detta år omfattade schaktning av 43.000 kubikmeter jord, upptagning av grästorvor om 186.000 kvm, samt utjämning av hålor och ojämna partier om 7.200 kubikmeter. För kostnaderna kom Malmö att svara för 88.400 kr och Statens Arbetslöshetskommission för arbetslönerna, 172.200 kr. Samtidigt inrättades vatten- och toalettledningar till den nya flygplatshangaren som hade påbörjats hösten 1925 och som slutförts våren 1926 – den så kallade "Hangar II". På sommaren kom även en upprensning av "Rosengårdsdiket" att äga rum – det som idag löper genom Rönnbackegatans villaområde – på fältets östra sida. Kostnaderna härför var 6.000 kr, av vilka staten betalade 5.000 kr till arbetslöner, och Malmö svarade för 1.000 kr, av vilka 120 kr togs upp för inköp av 4 par vattentäta stövlar! Slutavsyningen ägde rum den 7 december 1926.

Hangar II

Riksdagsbeslutet 1925 innebar dessutom att Bulltofta skulle begåvas med ännu en hangar, den som skulle bli "Hangar II". Redan den 29 juni 1925 beslöts det att skicka ut fastighetsavdelningschefen Carl Melin och en representant från entreprenörsbolaget på en studieresa till Hamburg och Rotterdam för att studera hangarbyggnader. Carl Florman erbjöd dessa 10 fribiljetter på flyget, och Drätselkammaren beslöt acceptera erbjudandet. För att det inte helt skulle ses som en mutresa från ABA kom de två hangarkommittérade att förutom flygstationerna vid Hamburg, Amsterdam och Rotterdam också att studera hur man i Amsterdam löst situationen med bostäder åt den fattigare delen av befolkningen!

På en relativt kort tid beslöts det att låta uppföra en ny hangarbyggnad som kom att byggas på Bulltoftas sydvästra hörn, blott tjugotalet meter söder om den första hangaren. Det märkliga med den nya hangaren var att den var helt byggd i trä med ett tak som bars upp av åtta stycken valvbågar av limmat trä. Detta skulle innebära att byggnaden faktiskt kom att erhålla en bättre brandskyddsklassificering på grundval av att dessa valvbågar i limmat trä klarade av bränder bättre än t.ex. motsvarande stålbalkar!

Träbågarna var tillverkade av Töreboda Limträ, ett bolag som uppmärksammats kort tid innan för leveranserna av valvbågarna till Stockholms Centralstation. Såväl järnvägsstationen som den nya hangaren kom att användas under många år framåt av Töreboda-bolaget i reklamsyfte, och inte minst skulle flyghangaren komma att stå modell för de många lager- och idrottshallar som nu skulle uppföras runt om i landet. Ett annat skäl till att man valde Töreboda-bågarna var att det var tänkt att "Hangar II" – som flyghangaren framgent kom att benämnas – skulle kunna demonteras för att senare resas på Malmö stads permanenta land- och sjöflygstation, Spillepengen.

Hangar II restes snabbt, och redan den 16 december kunde fastighetsavdelningschefen meddela att hangaren skulle stå klar för besiktning den 28 december 1925. Avsyningen innebar dock inte att byggnaden var helt klar för att ABA skulle kunna använda den; inredning saknades helt liksom sanitära installationer samt elektricitet. Det väsentligaste var emellertid att ABA under vintermånaderna kunde ta in sina stora Junkers G 23-plan för översyn eller motorinstallationer. Hangargolvets yta mätte 32 m i bredd och 40 m i djup, och på byggnadens östra och västra sida fanns skjutbara dörrar ut mot fältet. På norra och södra sidorna fanns gallerier och rum för expeditionen och verkstaden, som alla mätte 4 x 4 m.

PROVISORIET BULLTOFTA BLIR PERMANENT

Bulltofta betraktades ännu som en provisorisk flygplats, och trots de aktuella markplaneringsarbetena samt anskaffandet av "Hangar II", skulle Flygplatskommittén komma att fortsätta sitt arbete under 1926 på att skaffa staden en internationellt avpassad och modern storflygplats. Hamnbyggnadsdirektören Edlund gavs order att undersöka hur de förnämsta flygstationerna ute i Europa hade ordnats, och besök gjordes på Berlin/Tempelhof, Paris/Le Bourget, London/Croydon samt flygstationerna vid Amsterdam, Rotterdam och Hamburg. För egen räkning kom Edlund även att besöka Italien och passade på att besöka flygfälten på Campagnan vid Rom och i Turin. Erfarenheterna från resan styrkte Edlund i vissheten att Malmös nästa flyghamn borde bli en kombinerad sjö- och landflygstation.

Denna mening var ännu förhärskande i nästan hela flygplatskommittén, medan däremot stadens byggnadschef Sjögreen skulle svänga i frågan under 1926. Samtidigt ökade trycket på de övriga i och med att såväl staten som staden lade ner så omfattande markplaneringsarbeten med åtföljande kostnader på Bulltofta.

Sjögreen hade tittat på vad det skulle kosta att anordna en flygstation på Spillepengen, och kom till en siffra som låg nästan en halv miljon kronor högre än vad Edlund fått fram. Totalkostnaden för Spillepengsprojektet skulle gå på nästan 3 miljoner kr, och när hamndirektionen åter på hösten 1926 tittade på sjöflygstationens anläggande, kom man upp i en totalkostnad på nästan 4,7 miljoner kronor som skulle fördelas på fyra byggnadsetapper. Sjöflygstationen skulle då få 4 st hangarer med måtten 50 x 30 m samt två upptagningsbryggor, så kallade slipers. Nu kunde man också tänka sig en blygsammare början, med en hangar och en sliper för ca 546.000 kr, men detta skulle då ställas mot vad Malmö fram till 1925 lagt ner på flygstationen på Bulltofta – 47.031 kr. Sjögreens argument var, att om staden kunde försäkra sig om Bulltoftamarken och efterhand bygga ut denna plats, så

skulle staden till en betydligt blygsammare kostnad än vad Spillepengsprojektet skulle kosta, kunna ha en modern flygstation för de kommande 30–40 åren. Det vill säga, fram till 1960 – en förutsägelse som nästan slog in!

Den 3 november skulle även fastighetsavdelningschefen Carl Melin efter undersökningar förorda Bulltofta framför Spillepengen: "Vi skall inte heller mäta oss med utlandet – så betydande kommer Bulltofta aldrig att bli." Den existerande landnings- och startbanan hade hittills fungerat bra, och Bulltofta hade haft ca 4.200 starter och landningar utan olyckstillbud. Fältets L-formade bana med längdmåtten 1.280 respektive 1.060 m var även med internationella mått mätt väl jämförbar med utländska förebilder: Berlins flygfält mätte t.ex. 1.000 x 1.000 m, liksom Hamburgs fält; Bremens var på 600 x 600 m, medan Amsterdam/Schiphol låg på blygsamma 600 x 800 m.

Spillepengen skulle dessutom komma att drabbas av inställda flygningar på grund av dimma och närheten till havet, något som Kastrup ofta råkat ut för. Bulltoftas läge i inlandet och bakom en stad innebar att man kanske slapp denna dimma, som kanske främst uppstod under vinterhalvåret. Närheten till Johanneslust egnahemsområde skulle dock inte negligeras, men: "Talet om att de i de närbelägna bostadshusen boende skulle i hög grad störas av flygtrafiken – överdrivet!"

Redan den 25 augusti 1926 hade dessutom Byggnadsnämndens ordförande Axel Lindskog och förste stadsingenjören Erik Bülow-Hübe inkommit med ett yttrande, där inte heller de såg att ett fortsatt utbyggande av Bulltofta skulle påverka eller hindra stadens kommande utbyggnadsplaner. Efter moget övervägande kom man från stadens sida omkring årsskiftet 1926/27 att inse att det var bäst att fortsätta satsa på Bulltofta, fram till dess att såväl ABA's trafikvolym som staden och landets finansiella möjligheter tillät "Spillepengsprojektet".

ABA's flygningar 1926 på Amsterdamlinjen startade den 19 april och kom att vara fram till den 9 oktober; Helsingforslinjen startade den 1 juni och pågick fram till den 30 september. Malmö – Berlinlinjen startade den 15 juli och pågick fram till den 2 oktober. ABA startade detta år även en linje Malmö – Göteborg, som öppnades den 1 juli och varade fram till den 31 augusti. När det gällde utfallet av flygverksamheten var resultatet gott för Malmö–Amsterdamlinjen detta år. Antalet passagerare hade ökat från 1.851 (1925) till 4.803, och på Helsingforslinjen hade en fördubbling ägt rum till 779 passagerare jämfört med det föregående året. På samma sätt

hade antalet postförsändelser ökat; på Helsingforslinjen ca 7 gånger och på Amsterdamlinjen lite mer än dubbelt så mycket. Då inkomsterna detta år trots trafikökningen låg på samma nivå som under förra året, kom de statliga subventionerna att uppgå till 53 % av den totala inkomsten. Denna siffra skulle emellertid komma att minska för de följande åren, och skulle sen sjunka ner till 30 % (omkring 1933).

Aeroklubben i Malmö anordnade den 5 september en flygdag på Bulltofta, och ABA hade tillstyrkt när förslaget lades fram den 19 augusti. Ägaren av fältet – Kronprinsens Husarregemente – var dock betänksam, men om ABA tillstyrkte, så gjorde man sammanlunda. Drätselkammarens 3:dje avdelning hade dessutom inför flygdagen ansökt om tillstånd hos Husarregementet om att få uppställa en serveringspaviljong, som skulle drivas av Hilma Petrén – innehavarinnan av flygcafét på Bulltofta. Hon hade en liten gulmålad träbod norr om Hangar I, och ville nu sätta upp ett tält där försäljning av mat och alkoholhaltiga drycker skulle äga rum under flygdagen. Samtidigt sökte hon om tillstånd att få sälja frukt och konfekt från tre stånd under flygdagen. Regementschefen överste Carl Braunerhielm hade avslagit denna begäran, men efter förhandlingar med staden gett med sig – under förutsättning att inga oordningar ägde rum !

Flygdagen den 5 september 1926

Flygdagen hade arrangerats av Aeroklubbens Skåneavdelning i samverkan med ABA och Flygvapnet (Krigsmaktens "nya" och tredje formellt sett självständiga vapengren som formerats 1 juli 1926), och innebar således Bulltoftas andra stora flygdag sedan ABA's tillkomst 1924.

Jaktflygkursen från Malmslätt deltog med sex st Nieuport-jaktplan under ledning av kaptenen Knut Zachrisson – bekant från flygdagen 1924 – liksom flygspanarskolan på Rinkaby med fyra Phönix Dront och fyra st S.21-flygplan under ledning av löjtnanten Magnus Bång. Även denna gång hade ett marinspaningsförband landat i Industrihamnen med tre st Hansa-Brandenburg-flygbåtar under ledning av löjtanten Bert Krook. Här fick dessa flygplan dessutom sällskap av en Roland Rohrbach-flygbåt från den tyska firmans köpenhamnsfabrik – samt tre norska ensitsiga flygbåtar typ M.F.9 under ledning av premiærlöjtanten Sven Bruhn.

Deutsche Lufthansa AG/Afi deltog med en grupp flygplan under ledning av svensken K.G.Lindner. Lufthansas flygplan var den svenskregistrerade

men främst i Tyskland använda tremotoriga Junkers G.23 (S-AAAK) vilken flögs av den tyske piloten Gustav Witte. Lindner själv flög det enmotoriga jaktplanet A.53, medan ABA-piloten K.B. Liljeberg flög ABA's G.23 med registreringen S-AABA. ABA deltog i övrigt med ytterligare en G.23 (S-AAAG) vilken flögs av Robert Holmén samt piloten Sven Sjunnesson med en F.13 (S-AUAA).

I och med samarbetet med KLM på Malmö–Amsterdam-linjen kom även detta bolag att representeras med två Fokker F.III-flygplan flugna av två piloter som med tiden skulle bli legendariska, flygkaptenerna Geysendorffer och Smirnoff.

Flygdagen blev en succé och 30.000 besökare hade lockats ut till flygfältet. Redan från början inledde arrangörerna stort i och med att 29 flygplan samtidigt var uppe i luften och flög över staden och Bulltofta, för att sedan ge enskilda uppvisningar samt landa på fältet. Något som särskilt hade imponerat på åskådarna var inte enbart de för sin tid väldiga tremotoriga Junkersplanen utan också holländarnas uppvisning med Fokkers trafikflygplan. De hade gått upp i par, och genomfört en roteuppvisning. Vid ett tillfälle hade de strypt gasen och liggande sida vid sida nästan stått stillastående "och nosat på luften". Geysendorffer hade sedan genomfört ett avancerat flygpass med sin Fokker.

För att "lätta" upp flygdagen hade också en särskild stafettflygning anordnats mellan de svenska militära Nieuport- och Dront-flygplanen som gick över Bulltofta och vindmöllan vid Sallerupsvägen.

Flygdagen fick faktiskt ett efterspel, då drätselkammaren den 29 september erhöll en ilsken skrivelse från Husarregementet, som påtalade att det ägt rum vissa oordningar i serveringspaviljongen! Innehållet var följande: efter framställning från tygmästaren å flygfältet på lördagen den 4 september hade furiren Hjalmar Ek och 6 värnpliktiga kallats ut till flygfältet för att "skydda flygplanen och avhysa personer från flygfältet. Befälhavaren för ordningsvakten blev under sin tjänstgöring grovt förolämpad av innehavaren av serveringspaviljongen, även spritförtäring förekom." Ordningsmanskapet hade anlänt vid halvfemtiden på eftermiddagen, och motat bort folk som gett sig ut på fältet för att studera de militärflygplan som stått uppställda på flygfältet. De hade observerat hur en bil med två "berusade" personer hade anlänt till grindvakten, och släppts in då de skulle till caféet. Bilen lär ha framförts "vårdslöst", ha ramponerat parkeringsplatsens stängsel samt en annan parkerad bil. När furiren skulle påtala detta för caféinnehavaren fann

han vid ett bord tre personer som drack sprit, samtidigt som en man – som uppfattades vara kaféinnehavaren – stod bredvid. Denne blev nu föremål för furirens klander, men – till furirens förtrytelse – härsknade mannen till och gav svar på tal!

Hangar III's tillkomst

Redan mot slutet av trafiksäsongen 1926 ansåg ABA att Bulltoftas hangarutrymmen var för trånga, och i september efterlyste bolaget hos staden en större och mer ändamålsenlig hangar med gedigna verkstadsutrymmen och kontorslokaler. Bolaget kom därvid att påpeka det faktum att sedan trafiken påbörjats med de tremotoriga flygplanen – som vi sett lidit av diverse tekniska problem – man haft 334 "maskinövernattningar". Inte minst med tanke på att verkstadspersonalen nu uppgick till 30 man, så var det knappast lämpligt att dessa skulle stå och meka flygplan i en enkel hangarbyggnad som saknade värme.

Flyghamnskommittérade fick i uppdrag att utreda detta, men stötte samtidigt på problemet att Malmö nu kom att ställas i valet om man skulle fortsätta bygga ut och därmed permanenta Bulltofta eller försöka få till stånd ett realiserande av Spillepengsstationen. Det förelåg inte någon klar skillnad när det gällde var ABA's nya hangar skulle placeras – den som skulle bli "Hangar III" – denna kunde lika väl placeras på antingen den ena eller den andra platsen.

Till en början blev det klart att Försvarsdepartementet kunde efterskänka eller bortse från arrendeinkomsterna från stadens utnyttjande av Bulltofta, något dåvarande försvarsministern Per Albin Hansson i samtal med partikamraten Johan Nilsson kunnat utlova. För staten innebar detta avtal som fattades omkring årsskiftet 1925/1926 att man förlorade ca 8.000 kr – en försumbar summa trots allt. Däremot blev det klart efter förlikning mellan staden och slaktarmästaren Erik Nilsson att denne skulle ersättas med 2.750 kr för förlorad betesrätt på Bulltofta.

Johan Nilsson, ordförande för Drätselkammarens 3:dje avdelning, kom även denna gång att leda tillkomstarbetet på den nya hangaren. Den 26 juli uppdrog Flyghamnskommittén åt fastighetsavdelningschefen Carl Melin och byråingenjören Bror Jeppson att besöka olika utländska flygstationer och se hur dessa bäst konstruerades. Även denna gång ställde ABA fribiljetter till förfogande, och bolagets platschef, tillika bolagets tekniske chef, Karl

Lignell, medföljde på resan. Denna påbörjades den 6 augusti, och avslutades den 11 augusti. Flygplatserna i Berlin, Bremen, Hamburg och Amsterdam besöktes, och den 15 november fick Drätselkammaren en 11 sidor fyllig rapport från resan, försedd med fotografier från de olika flyghangarbyggnaderna man studerat. Det visade sig att flyghangarerna ute i Europa hade mått som var av följande dimensioner: längd 60 – 80 m; djup 25 – 31 m; takhöjd 6–8 m.

Melin och Jeppson föreslog som ett resultat av resan den 29 september 1926 en hangar för den nya flygplatsen, som verkligen skulle bli en av Europas största och modernaste, om den förverkligades. Måtten var även byggnadstekniskt sett enorma: en golvyta på 100 m i längd – och med öppningsbara skjutdörrar längs hela denna öppning – och 30 m i djup, samt en takhöjd på 8 m. Vid ena sidan skulle en tre våningar hög kontorsdel uppföras. Kostnaden skulle gå på mellan 419.000 och 540.000 kr – för svenska förhållanden en enorm summa. Drätselkammaren – som förmodligen på en och samma gång såväl tilltalades som skrämdes inför projektet – beslöt att bordlägga frågan, till dess att finansieringen helt klarlagts.

Vid årsskiftet 1926/1927 kunde man inte längre skjuta upp frågan om var den framtida flygstationen skulle ligga, och det var tydligt att en satsning på Bulltofta under alla omständigheter var billigare än en satsning på Spillepengsmarken. Den senare skulle, som vi sett tidigare, betinga en utgift på allt ifrån 2 till 4 miljoner kronor, medan en fortsatt utbyggnad av Bulltofta skulle innebära lägre utgifter. Även om flygplatskommitterade officiellt skulle fortsätta sitt utredningsarbete på Spillepengen, så skulle i praktiken Bulltofta från och med nu mer eller mindre permanentas och framstå som Malmö stads flygstation.

Statsmakterna var dock inte helt motiverade att satsa ytterligare medel på Bulltofta eller någon annan flygplats i Skåneregionen, man ansåg tydligen att ABA hade fått tillräckligt med stöd i form av satsningarna på Bulltofta samt stödet från såväl postsubventionerna som luftfartslånefonden. Först genom 1928 års statsverksproposition gavs utrymme för bekostandet av den nya hangaren, som beräknades komma att kosta 385.000 kr. Staden fick från Luftfartslånefonden låna 180.000 kr som skulle amorteras på 40 år.

Till byggmästare valdes efter anbud J.A.Persson, som skulle gå efter de av Melin/Jeppson uppgjorda ritningarna. Något som kom att ställa till problem var konstruktionen av de skjutbara dörrarna, och detta problem fick lösas efter hand. Portöppningen på 100 m var en teoretiskt gångbar öppning

Hangar III var en av Europas största och rymligaste hangarbyggnader. (Foto Sven Stridsbergs samling)

som skulle kunna genomföras, utan att takkonstruktionen sviktade. Ute i Europa hade hangaröppningarna på 80 m oftast inneburit att man i mitten haft antingen en bärande konstruktion i form av pelare eller en kontorsbyggnad som effektivt delade öppningen i två halvor. För den nya Bulltoftahangaren skulle takkonstruktionen vara så lätt och stark att en öppning på 100 meter medgavs. Rälsen på vilken dörrarna vilade skulle tåla tryck och spänningar från taket, samtidigt som dörrarna skulle kunna gå att öppna såväl vintertid som sommartid utan att vare sig dörrar eller räls slog sig. Den 5 november 1928 hade man fått fram att hangarbyggnaden skulle kosta staden 363.265 kr, varav kostnaderna för hangarportarna låg på 6.578,47 kr.

Den 29 juli 1929 kunde fastighetsbyggnadschefen meddela Drätselkammarens 3:dje avdelning att Hangar III var färdig, och att syn hållits den 25

juli. När det gällde de elektriska installationerna och allting på insidan hade dessa godkänts vid en särkild syn den 27 juli. Värmeanläggningen hade installerats av firma Carl Gerner och de sanitära anläggningarna av Malmö rörledningsverkstad Nils N. Dahlgren. När det gällde byggmästare Perssons arbete godkändes allt, utom en sak – målningsarbetet på hangarbyggnadens sydsida visade redan nu betänkliga brister, inte minst på grund av att färgen hade börjat flagna av. Även om ABA redan börjat använda hangaren från den 15 juli så skedde officiellt överlämnandet den 1 augusti 1929.

Den 29 augusti förklarade målaremästare Antonsson, att han var beredd att måla om hela sydsidan utan kostnad för staden, vilket tydligen innebar ett erkännande från dennes sida, att arbetet inte utförts med så tillbörlig noggrannhet och omsorg som man kunde ha förväntat sig. Hangaren hade nämligen målats med en speciell brandskyddsklassad tysk färg typ "Duffag" som levererats av firmans svenska bolag AB Stufag till målarfirman. När dessa fick höra talas om att färgen hade börjat flagna tog man till offensiven, och förklarade frankt att det måste bero på ett dåligt målningsarbete!

Redan den 7 juli 1929 kunde pressens representanter göra husesyn i den nya hangaren, som betecknades inte bara som den största utan också modernaste i Europa. Den skulle kunna hysa 12 större maskiner och ett par mindre. Kontorsannexet på två våningar hade från början varit planerat som ett trevåningskomplex, men "bantats" ner till två våningar. Till bottenvåningen hade man förlagt en reparationsverkstad, lagerlokaler, bagagerum samt jourhavande flygarens expeditionsrum. På andra våningen fanns stationschefens stora rum med en utomordentlig utsikt över flygfältet, ett expeditionsrum, två samlingsrum och två övernattningsrum för flygpersonalen. På taket – tredje våningen – hade radiotelegrafisten och stationens meteorologiska avdelning en tornbyggnad som också skulle fungera som trafikledningstorn vid dålig väderlek. Ursprungligen hade man planerat att lägga en restaurangavdelning på tredje våningen, men då Bödkaregårdens värdshus nu kommit igång, beslöt man att avstå från denna idé och istället inrätta en utsiktsplattform på taket. Under bygget av Hangar III kom ABA att genomföra försök med nattpostflygningar, och för att kunna belysa flygfältet lät man montera en stark strålkastare på kontorsbyggnadens tak.

ABA'S FLYGNINGAR 1927–1929

Den 19 april 1927 började flygtrafiken på Amsterdamlinjen och pågick fram till den 1 oktober; på Helsingforslinjen mellan den 2 maj till den 1 oktober, och på Malmö – Göteborgslinjen från 1 juni till den 16 juli. På Amsterdamlinjen sjönk passagerarantalet något (–760), medan det ökade på Helsingforslinjen med ca 400. På samma sätt sjönk antalet postförsändelser på Amsterdamlinjen, medan de steg med ca 60 % på Helsingforslinjen. Under 1928 skedde ingen nämnvärd förbättring av resultatet jämfört med 1927, men från 1928 började trenden vända igen. 1929 innebar ett tillfälligt uppgångsår, innan depressionen började verka; först 1932 började den ekonomiska konjunkturen gå uppåt för nästan alla länder ute i Europa. Trots de svåra företagsekonomiska åren lyckades ABA klara sig relativt gott, jämfört med många andra flygbolag under dessa år, inte minst beroende på statssubventionerna som var relativt konstanta. Såväl linjetrafik som anställd personal kunde hållas i gång, och ute i Europa såg man smått avundsjukt på ABA's nästan "halvstatliga" karaktär.

Premiärturen 1928 för Amsterdam-linjen startade den 10 april med att Junkers-trimotorplanet "Svealand", pilot K.B. Liljeberg med diverse honoratiores ombord, lämnade Bulltofta kl.8.30. På kvällen samma dag anlände det ordinarie KLM-planet från Amsterdam, avsevärt försenat på grund av hårda vindar och dåligt väder. Flygplanet var bolagets senaste förvärv, en tvåmotorig Fokker F.XII med plats för 15 passagerare, och landningen fick äga rum i mörker. Ute på fältet hade man försett det ordinarie landningsmärket med vita och röda positionsljus, samt tänt strålkastare från hangartaken som riktades ut mot området. Landningen hade inte varit lätt för den holländske föraren som kretsat tre varv runt Bulltofta innan han vågade gå ner. Det stod klart för envar efter denna episod att Bulltofta behövde en betydligt starkare landningsstrålkastare, som kunde belysa en större sträcka av flygfältet nattetid.

Under sommaren 1928 påbörjade ABA fem försöksflygningar av natt-

post mellan Stockholm och London, och då dessa utföll tillfredsställande beslöt man att försöka få till stånd regelbundna nattpostflygningar. För att få ett nordiskt samarbete hölls en nordisk postkonferens i Köpenhamn den 7 – 8 februari 1929.

Vårvintern 1929 hade emellertid blivit mycket sträng, och lamslagit större delen av sjöfarten i Östersjön och Öresund. För att klara posttrafiken mellan de nordiska länderna och kontinenten kom ABA under en månads tid att sätta in en tremotorig Junkers G 24 som flög i stort sett den samlade svenska och danska posten till och från Bulltofta – Hamburg.

Albin Ahrenberg lanserade dessutom under 1927 en rundflygningsturné, "Sverige runt", för att höja intresset för luftfarten. Denna startade den 25 april och pågick fram till den 7 oktober, och 140 olika platser besöktes. Enligt ABA's statistik kom 8.428 personer att få en flygtur med Ahrenberg under denna turné som besökte Ystad i söder och Kiruna i norr. Även under 1928 genomfördes en "Sverige runt-turné", varvid 124 platser besöktes och 10.251 passagerare togs upp.

Flygtrafiken på Amsterdamlinjen under 1928 upprätthölls mellan den 10 april till den 6 oktober, och på Helsingforslinjen mellan den 30 april till den 29 september. Under 1929 upprätthölls Amsterdamlinjen mellan den 8 april och den 12 oktober, och på Helsingforslinjen från den 8 maj till den 30 september. Antalet passagerare har detta år legat på omkring 4.473 på den förra och på 1.782 på den senare, medan antalet postförsändelser var 33.884 respektive 12.180.

Under de senaste tre åren hade ABA faktiskt kunnat understiga 50-procentsgränsen när det gäller statssubventionerna, trots att ökningen av antalet postförsändelser varit större än passagerarantalets ökning. Genom hög regularitet – faktiskt en av de bästa i världen vid denna tid (97–98 %) – samt noggrann kostnadskontroll, kunde minskade intäkter balanseras av minskade kostnader under depressionen.

AFI – AB FLYGINDUSTRI 1925–1935

Innan vi går vidare i berättelsen kan det vara befogat att helt kort nämna något om Malmös andra flygindustriella företagande (det första hade ju varit Planfabriksaktiebolaget 1917–1920) – det till den tyska flygindustrin Junkers lierade AB Flygindustri, som verkade i Malmö mellan åren 1925 och 1935. Det var för sin tid en känd filial till Junkers, med en stor export av helmetallflygplan till kunder runt om i världen. Många av de flygplan som man byggde i fabrikslokalerna på Ön i Limhamn kom att demonstreras för potentiella köpare antingen i farvattnen utanför Limhamn eller på Bulltofta. Som provflygare tjänstgjorde förutom tyska piloter även ABA's främsta piloter som K.G.Lindner och Robert Holmén.

Den 15 januari 1925 bildades formellt Aktiebolaget Flygindustri, med den officiella avsikten att först sätta samman de tremotoriga trafikflygplanen typ Junkers G 23 som ABA inför 1925 års flygtrafiksäsong tänkte förvärva. I spetsen för företaget stod först tysken Friedrich Treitschke som under 1926 efterträddes av Adrian Florman, men redan året därefter den tyskfödde, numera svenske medborgaren Hermann Mierzinsky på VD-posten. Afi försökte hela tiden framstå som ett svenskt bolag, bl.a. för att lättare kunna få beställningar från det svenska flygvapnet, men var i praktiken ett bulvanföretag för Junkers. Senare forskning har kunnat visa hur det tyska kapitaltillskottet "gömdes" bakom svenska kapitalägare, och på det sättet blev det ett "svenskt" företag.

För Junkers hade ett av syftena med Afi varit att kunna tillverka och exportera större och mindre flygplan, utan att hindras av de bestämmelser rörande flygtillverkning som de allierade ålagt Tyskland efter det första världskrigets slut. Inte minst gällde dessa bestämmelser och restriktioner konstruerandet och byggandet av flygplan med en militär användning i sikte.

Den tyska flygindustrin sökte sig av den anledningen utomlands för att fritt kunna utveckla och bygga de flygplan man önskade. Med tanke på att det ibland var lättare att finna avsättning – och därmed kunna upprätthålla

produktionen och få in nödvändiga finansiella medel – för militära flygplan än för civila flygplan, uppstod en lång rad tyska bulvanföretag lite varstans runt om i världen. Caspar och Rohrbach etablerade sig i Danmark, Dornier i Italien och Schweiz, Heinkel i Sverige.

Junkers kom tidigt – som en följd av fredsfördraget mellan Sovjetunionen och Tyskland – att upprätta en fabrik i Fili i Sovjetunionen, samt försökte starta andra fabriker i Spanien och Turkiet men kom snabbt på kant med sina lokala uppdragsgivare och finansiärer. Kontakterna med bröderna Florman under 1924 resulterade emellertid i att ett mera permanent företagande utvecklades och etablerades.

1916 hade Limhamns skeppsvarv startat i liten skala på Ön i Limhamn, och blomstrat under några år. Efter det första världskriget tog efterfrågan slut på fartygsprodukterna och tillverkningen lades ner efter fem års verksamhet. Man hade då tillverkat nio ångfartyg och ett motorfartyg, totalt tio fartyg. I fyra år stod nu lokalerna tomma, innan Junkers genom sina svenska kontaktmän fick korn på byggnaderna och fick hyra dessa av Malmö stad. Maskiner och verkstadspersonal kom från de tyska Junkersfabrikerna i Dessau, och till en början kom man främst att sätta samman delar till flygplan som prefabricerats i Tyskland. Efter hand anställdes svenska arbetare – varav några hade verkat vid Pålson-bolaget – som under de tyska förmännen fick lära sig hur man byggde helmetallflygplan i lättstål och aluminium. Redan efter ett års verksamhet hade antalet anställda stigit till 460 personer, men sjönk snart på grund av den dåliga konjunkturen mot slutet av 20-talet. Arbetsstyrkan kom sedan att variera kraftigt under olika perioder, och kunde ligga på allt ifrån 50 man till 200.

Till en början monterades de tremotoriga trafikflygplanen Junkers G.23 och G.24 (motorinstallation skilde de båda typerna åt), vilka registrerades i det svenska luftfartsregistret. Enligt de allierade bestämmelserna fick ännu inte tunga och stora tyska tremotoriga flygplan finnas i det tyska registret, men genom att registrera dessa i Sverige fann tyskarna ett kryphål som de inte var sena att utnyttja. För ABA skulle detta våren 1925 dock innebära vissa problem, eftersom många länders luftfartsmyndigheter inte ville släppa in "tyska" tremotoriga flygplan i sina luftrum trots de svenska beteckningarna. Carl Florman hade fullt sjå med att undanröja dessa hinder, och ett av de sista hindren stod faktiskt de danska luftfartsmyndigheterna för, som först en vecka innan premiärturen skulle löpa av stapeln, gav klartecken för ABA att flyga med dessa plan över Danmark.

Under åren 1925 till 1932 kom ca 150 flygplan att lämna fabrikslokalerna på Ön, och utöver dessa lät den svenska luftfartsmyndigheten Junkers inregistrera ytterligare ett 50-tal flygmaskiner, oaktat de aldrig varit i närheten av Limhamn eller Malmö. Flyghistoriska forskare räknar idag med att endast ett 30-tal flygplan helt kom att tillverkas på Limhamn, medan omkring 40 var delvis byggda eller sammansatta med delar tillverkade i Dessau, samt omkring 85 monterade eller modifierade med delar som tillverkats helt i Tyskland. Totalt kom Limhamnsfabriken som sagt att färdigställa nära 150 flygplan, och de flesta av dessa plan kom att provflygas antingen i Limhamn eller på Bulltofta.

Av den tremotoriga typen G.23/24 "tillverkade" Afi 16 st av den civila versionen, varav ABA använde sig av fyra stycken, samt 35 st av den militära versionen, K.30. Afi kom främst att tillverka kroppssektionerna till dessa flygplan, med motorer, motorfästen och vingar tillverkade i Dessau. En bärande tanke hos Junkers var att en flygplantyp kunde ha en alternativ civil och militär funktion, och det som skilde den civila och militära versionen av G.24/K.30 var kroppens mittsektion. Junkers/Afi erbjöd det svenska flygvapnet omkring 1928 att köpa ett antal militära kroppssektioner, avsedda att vid krigsutbrott användas på ABA's flygplan. Liksom många andra länders flygvapen vid den här tiden såg det svenska flygvapnet konservativt på anskaffning av de något dyrare helmetallflygplanen, och föredrog istället kompositttillverkade plan, dvs plan tillverkade av trä, stål, duk etc. I Sverige hade vi vid den här tiden ingen inhemsk tillverkning av aluminium, och av beredskapsskäl avstod man därför från att skaffa flygplan i aluminium. (Först 1934 kom ett svenskt aluminiumföretag igång.)

1926 kom Junkers att utveckla ett enmotorigt lågvingat transportplan ur den tidigare succén F.13. De sista varianterna av denna typ hade försetts med en lådliknande kropp hela vägen bak till höjdrodret, vilket hade lett till större lastförmåga och starkare konstruktion av bakpartiet – något som utan tvivel var av värde då hårda landningar på ojämna fält skulle praktiseras. När den tyska marinen efterlyste ett nytt sjöflygplan byggde Junkers vidare på F.13's goda konstruktionsprinciper och offererade en typ W.33 på flottörer och med en rak "sexa" typ L.5 av Junkers egen konstruktion. Ur W.33 utvecklades även en typ som kunde förses med luftkylda stjärnmotorer av olika fabrikat, W.34. Båda typerna kom att tillverkas av Afi på Limhamn, såväl i form av ambulansplan för svenska Röda Korset som för ABA's räkning.

W.34 kom även att ligga till grund för en militär version, Junkers K.43, som tillverkades i 20 ex. Av typen W.33 byggde Afi 21 st.

Det kan för övrigt nämnas att två av Afi tillverkade W.34 finns bevarade på museer än idag; den ena finns i Bogota/Colombia, den andra i de svenska luftfartssamlingarna på Arlanda i Stockholm!

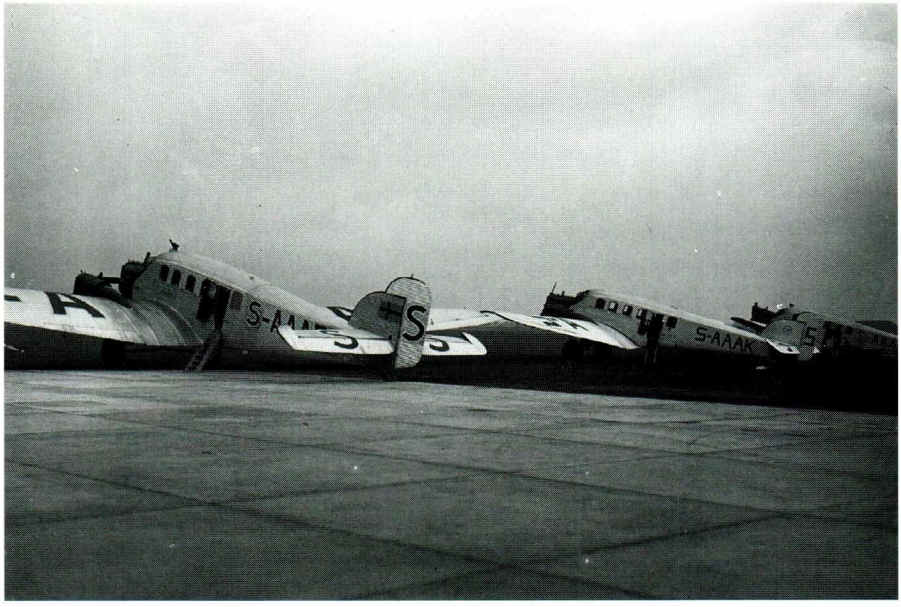
På det senare stället finns dessutom kabinen till det tremotoriga flygplan ABA hade beställt från Junkers i december 1931 för Helsingforslinjen, Junkers Ju 52/3m. Denna typ hade utvecklats ur den tremotoriga Junkers G.31 som enbart tillverkades i Dessau, och hade först uppstått som en enmotorig variant Ju 52, utrustad med en 12 cylinders BMW VII-motor på 690 hk. Efter att ha försett planet med tre st Pratt & Whitney "Hornet" blev planet snabbt en given försäljningssuccé för Junkers, och såväl tyska Lufthansa som ABA var inte sena att teckna order på detta plan. Arbetet på det svenska flygplanet påbörjades i april 1932 och även om de flesta komponenterna hade tillverkats i Dessau skulle Afi svara för såväl plåtklädsel som det inre arbetet på kabinsektionen samt slutmonteringen. I juni var det dags för provflygning på Bulltofta, men vid landningen kom hjulstället att slås av och planet fick tas in för reparation. I september hade flygplanet inte bara försetts med motorkåpor och ett nytt landställ utan även begåvats med en ny registrering som den skulle få bära hela sin tid ut, SE – ADR. I ABA skulle detta plan gå under namnet "Södermanland", och det är alltså från detta plan som vi endast har förarutrymmet kvar med stolar, rattar och instrument.

I samband med en planerad anskaffning av först två torpedbärande bombplan och sedan 20 bomb- och fjärrspaningsflygplan till det svenska flygvapnet kom Afi för Junkers räkning att under 1933 offerera en tvåmotorig typ K.85. Efter en lång och seg beslutsprocess förordade emellertid Flygvapnet, på grund av politikernas motvilja att välja en tysk typ, istället en engelsk typ, Handley Page "Suecia". Då det engelska företaget inte kunde leverera några flygplan i tid, bröts kontraktet och Flygstyrelsen kunde istället teckna kontrakt med Junkers om en ur K.85 utvecklad typ Ju 86K. Vid det här tillfället hade Afi emellertid fått lägga ner sin verksamhet, så det blev istället ett helt nybildat företag och fabrikskomplex i Trollhättan – SAAB – som fick tillverka denna typ på licens för Flygvapnets räkning.

Afi hade stora svårigheter att finna avsättning för Junkers flygplan i början av 1930-talet, och samtidigt hade restriktionerna börjat lätta för den tyska flygindustrin. Dessau kom allt mer att själva tillverka de flygplan man kunde

sälja, och när Tyskland från 1934 – som en följd av Hitlers makttillräde året innan – beslutat sig för att upprusta och tillverka sina egna militärplan inom landet, föll förutsättningarna bort för Afi's existensberättigande. Det hela blev inte bättre av att Junkers dessutom blev statsägt 1935, och därmed den nazistiska rustningens viktigaste flygplantillverkare. Driften vid Afi inställdes den 15 juni 1935, och på hösten kom hela maskinparken att monteras ner och skeppas tillbaka till Tyskland.

Flygplankompetensen hos den svenska personalen fanns emellertid kvar. De hade lärt sig arbeta med lättmetaller och aluminium. Till att börja med kom ett nytt företag att bildas som byggde frys- och kyldiskar till livsmedelsaffärer, och under det kommande andra världskriget kom bolaget även att tillverka bensintankar i aluminium för SAAB's räkning i Linköping. När så Malmö Flygindustri efter det andra världskriget etablerade sig i Malmö var det flera av medarbetarna som hade fått sin första verkstadsskolning just hos Afi.



De tremotoriga Junkersplanen dominerade på Bulltofta mot slutet av 30-talet (SFF Arkiv, Sthlm).

Typisk bild Bulltofta mot slutet av 20-talet. 3 st G.23+1 dansk Fokker VII ca 1927–28 (fotograf O. Bladh/Areomateriel, N Söderbergs samling, SFF Arkiv, Sthlm).

1930-TALET
STRÄVAN TILL FLYGTRAFIK ÅRET RUNT

Under åren 1928 och 1929 kom ABA och de nordiska ländernas postverk att diskutera nattpostflygningar som en möjlig väg att få till stånd reguljära trafikflygningar under hela året, och inte som nu, enbart under sommarhalvåret. Mörkret och vädrets makter – särskilt i norra Europa – var ett hinder flygbolagen var tvungna att övervinna, om flyget skulle kunna spela den viktiga samhällsroll man önskade. I båda fallen var de tekniska problemen likartade, då utrustning för att kunna flyga och navigera i dålig sikt och mörker var en förutsättning. Detta skulle emellertid innebära att den flygande personalen måste tränas i att använda sig av blindflygningsinstrument, radiopejling samt landning och start i mörker. Det var heller ingenting som ett land ensamt kunde göra, utan allt måste samordnas med andra länder så att ett fungerande samband skulle kunna ordnas med ett utbyggt meteorologiskt och radiotelegrafiskt nät mellan de olika ländernas väderleksstationer, flygplatser och flygbolag.

Till att börja med kom fem nattpostflygningar att genomföras under sommaren 1928 med en Junkers F.13 försedd med en Junkers L.V.-motor. Karl Bernhard Liljeberg gjorde de tre första flygningarna, och K.G.Lindner de två sista. Färdmekaniker på alla turerna var Max Schesny, och som luftpostiljoner tjänstgjorde i tur och ordning Olav Olsen, Allan Hultman, Teodor Julin, Uno Söderberg samt Sven Svenmarck. De första flygningarna ägde rum 1928 mellan Stockholm och London på initiativ av Svenska Luftfartsförbundet. Kostnaden för dessa fem genomförda försöksflygningar, vilka genomfördes den 18–21 juni, den 14–16 augusti, den 22–24 augusti, den 29–31 augusti och den 3–5 september, täcktes dels av bidrag från intresserade personer och företag, dels genom den erhållna postersättningen. Postplanet startade från Stockholm på det militära flygfältet vid Barkarby kl.17.00 med beräknad ankomst till London följande dag kl.12.35 efter mellanlandning på Bulltofta och i Bremen.

Första turen gick bra men den andra turen avbröts redan i Malmö efter

en hård sättning på Bulltofta så att landstället skadades, en bensintank sprang läck och posten kastades huller om buller inne i kabinen. Som väl var fattade planet ej eld, och de tre ombord blev endast rejält omskakade. Flygföraren skyllde på den otillräckliga landningsbelysningen på Bulltofta, samt att fältet inte var helt jämnt där han hade satt ner planet. Lärdomarna från 1928 blev att ljusförhållandena måste förbättras på flygfälten, och inför 1929 års nattpostflygningar kom Bulltofta att förses med en stark strålkastare, som ställdes på taket till den nya hangar III's administrationsbyggnad.

1929 återupptogs försöksflygningarna i större omfattning med samverkan av såväl de nordiska postverken som de i Holland och Tyskland. Trafiken pågick under tiden 30 maj till 28 juni och kom att omfatta sammanlagt 22 turer i vardera riktningen på linjerna Stockholm – Amsterdam och Berlin – Göteborg. Sedan trafiken avslutats, hölls en andra postflygkonferens i Helsingfors, som på basis av de vunna erfarenheterna uttalade sig för fortsatta och regelbundna postflygningar nattetid.

1933 kopplades de nordiska ländernas postförande flygplan närmare ihop med de kontinentala linjerna – företrädesvis över Tyskland – något som innebar att det i regel endast tog en dag innan en brevförsändelse nått sin adressat ute i Europa! (Då skall vi komma ihåg att brevbärarutdelningen på denna tid i regel ägde rum på såväl förmiddagen som på eftermiddagen, och frågan är om inte posten fungerade lite bättre på den här tiden när man inte hade vare sig jetflygplan eller datamaskiner....?).

Även om utvecklingen hade gått långt i Europa var man inte helt omedveten om utvecklingen i USA av flygplan, instrument, radioteknik och flyglinjenät. 1929 besökte ABA's tekniske chef Karl Lignell USA och blev vederbörligen imponerad av vad han såg. Förutom nattpostflygningar under mera regelbundna former resulterade besöket även i att ABA började intressera sig för en förnyelse av sin tekniska materiel. 1932 anskaffades en tremotorig i Holland byggd Fokker F.XII samt en tremotorig Junkers Ju 52/3m med plats för 14 respektive 15 passagerare. Kontakterna med Fokker kom även att resultera i en beställning av en fyrmotorig typ, Fokker XXII, med plats för 22 passagerare, som skulle levereras under 1934.

Utvecklingen i USA efter 1930 förde med sig att man började bygga flygplan helt i lättmetall och med strömlinjeformiga motorkåpor med en hög genomsnittlig fart. ABA, som av riksdagens revisorer prickats för sitt allt för nära beroende av Junkers, kompletterade sina beställningar av Junkers- och Fokkerflygplan, med två stycken i USA byggda enmotoriga och

Det var inte endast de välkända Fokker-och Junkers-flygplanen som syntes på Bulltofta utan även udda fåglar. En ovanlig fågel i Lufthansas flotta var denna Albatros L.73b som hade problem med att stanna efter sättningen på Bulltofta den 8 maj 1928. Efter reparation av hjulstället kunde flygplanet flyga hem igen. (SFF Arkiv, Karl Lignells samling)

Den franska flygindustrin försökte intressera ABA för det tremotoriga helmetallflygplanet Dewoitine D.332 utan att lyckas. (SAFF Arkiv, Nils Söderbergs samling)

Även den amerikanska flygindustrin försökte intressera ABA för sina produkter - här i form av Fokkerkopian Ford Trimotor som Fokker var agent för i Europa. (SFF Skåne Arkiv)

KLM's blå-och orangemålade Fokker F.VII var en vanlig gäst på Bulltofta. (Foto Eric Jeppsson, Göran Winges arkiv)

lågvingade snabba Northrop-flygplan vilka anlände 1934. Dessa skulle sättas in på nattpostlinjerna och på göteborgslinjen.

Beslutet att låta anordna regelbundna nattpostflygningar och, som konsekvens därav, framtida året-runtflygningar, innebar krav på utbyggnader av såväl flygstationerna som anordnande av hjälplandningsflygplatser på de inhemska flyglinjerna. Riksdagen hade 1930 accepterat ett förslag om att låta tillsätta en utredning angående en utbyggnad av de inhemska flygflederna, och detta arbete som i huvudsak att leddes av överste Gabriel Hedengren, resulterade i en plan som av regeringen framlades för 1932 års riksdag. I ett första skede hade man haft som förslag att dessa hjälplandningsflygfält skulle ligga på var 50:e km längs flygflederna, men i praktiken kom de att läggas på var 100:e. Under hela 1930-talet skulle dessa flygplatser undan för undan byggas ut, oftast utförda som reservarbeten i regi av Statens Arbetslöshetskommission. Längs luftfartsleden Malmö – Stockholm ordnades flygplatser på följande orter: Eslöv, Fagerhult, Exen, Feringe, Hagshult, Jönköping, Visingsö, Hästholmen, Norrköping, Stigtomta och Vängsö. Längs luftfartsleden Malmö – Göteborg anordnades i ett andra utbyggnadsskede flygplatser vid Halmstad, Varberg, Backamo, Svarteborg och Näsinge.

Vid samma tid kom även civila flygstationer att iordningställas vid Örebro, Eskilstuna och Norrtälje, och kanske betydelsefullast var att frågan om Stockholms Stads flygstation äntligen löstes i och med Brommas tillkomst och invigning 1936. Utvidgningsarbeten företogs även på Göteborgs och Malmös flygstationer. Efter 1936 kom ytterligare flygplatser att anordnas vid Visby, Karlstad och Sundsvall/Härnösand.

Som ett komplement till flygstationerna längs luftfartslederna uppsattes även flygfyrar var 20–30:e km utefter flygflederna. Efter utvärdering av olika fabrikat valdes till slut en av Svenska AB Gasaccumulator (AGA) konstruerad flygfyr med en ljusstyrka av ca 2 milj. normalljus, vilket gav en lysvidd av 60–70 km vid medelgod sikt. Genom en särskild mekanism erhölls ett ljusblänk var 5:e sekund i alla riktningar med undantag av en sektor på 20 grader i flygledens riktning, där det i stället var oavbrutet tätare intervaller mellan blänken.

Utvecklingen av radioapparatur och instrument för pejling och blindflygning – dvs flygning i dålig sikt eller mörker – utvecklades under den här tiden. För såväl flygplatsernas trafikledning som för den flygande personalen ombord på flygplanen innebar denna utveckling att man fick en god

När planerna på året-runt-trafik mognade behövde piloterna en utbildning i s.k. instrumentflygning. ABA's första blindflygningskurs samlad på Bulltofta 1931 framför Junkers F.13 SE-ACK vars förarutrymme helt täckts och inglasats. Personerna på bilden är från v. till h.: Ing.K.H.Larsson, K.Lignell, K.G.Lindner, N.Åhblom, E.Roll, Westergård, Sundgren (båda Flygvapnet), T.Andersson, R.Holmén, M.Lindholm, von Schinkel (Flygvapnet) samt K.G.Liljeberg (foto ABA's arkiv via SFF Arkiv, Nils Söderbergs samling).

kunskap om var flygplanet befann sig i lufthavet. ABA – som sneglade på såväl den amerikanska som den tyska utvecklingen på dessa områden – var snabba på att ta till sig de senaste rönen. 1931 ägde den första riktiga blindflygningskursen rum på Bulltofta för piloterna samt ett par representanter från Flygvapnet. Resultatet blev så gott att den blev ett permanent utbildningsinslag, och utbildningen skulle snart nog ge eko ute i världen. British Airways blev intresserade, men ville inte låta skicka sina piloter till Tyskland som hade börjat med sådana kurser, utan valde att låta sina piloter gå igenom ABA's kurser.

Möjligheten att starta och flyga i dåligt väder, mörker eller dimma var förvisso en sak, men en helt annan sak var att landa i sådant väder. Man försökte på olika sätt komma förbi de tekniska problemen, och från

Tyskland lärde ABA sig den så kallade "Z-metoden". Denna gick ut på att flygplanföraren var i radiokontakt med den flygplats han ämnade landa på, och medelst motorljudet skulle radiooperatören lotsa in flygplanet över flygfältet. När väl flygplanet konstaterats befinna sig över flygfältet följde en komplicerad flygmanöver som skulle ta ner planet till själva landningsbanan, och som hade formen av ett "zäta". Det var en manöver som kännetecknades av en rent tekniskt enkel lösning, och som fungerade bra i många fall. Olyckor kunde dock ske, inte minst om det var dimma och om skorstenar fanns i flygplatsens omedelbara närhet. Ett annat fenomen som kunde uppstå, var om radiooperatören tog miste på andra flygplan eller andra motorljud i närheten. Vid sådana tillfällen kommenderades det absolut tystnad på flygfältet och allt arbete fick avstanna för att flygplanet skulle kunna höras riktigt av radiooperatören.

"Nordiska Flygpokalen". Flygplanet närmast är Heinkel SE-SAM, flugen bland andra av Carl Gustaf von Rosen. Flygdagen 1931.

Nedan: En amerikansk Ago flögs vid detta tillfälle av Knud Clauson Kaas.

LIVET PÅ BULLTOFTA UNDER 1930-TALET

Söndagen den 14 september 1930 anordnade Aeroklubben en flygdag på Bulltofta av betydligt mindre omfattning än den förra, som ju ägt rum 1926. Tidigare under sommaren hade Aeroklubben tillsammans med sin danska motsvarighet firat 20-årsjubileet av Robert Svendsens flygning över Öresund. En manstark dansk delegation hade flugit över från Kastrup till Bulltofta med bl.a. Svendsen själv samt den danske flygpionjären Jacob Christian Ellehammer. Den finlandssvenske generalmajoren Ernst Linder – som uppsatt det första penningpriset till den som först vågade språnget över Öresund, och som under andra världskriget skulle leda den svenska frivilligstyrkan i Finland under vinterkriget – höll högtidstalet på Bulltofta. Till Svendsen överlämnades därefter som varaktigt minne en silvertallrik från KSAK. Efter detta gjordes ett besök på Limhamnsfältet där redaktören Alfred Fjelner, ordförande i "Sånekulla väntare", på vers i känt manér erinrade om bragden tjugo år tidigare. På kvällen avslutades det hela med festligheter inne i Köpenhamn.

Flygdagstillställningen föreföll vara chansartad, eftersom vädret de senaste dagarna innan flygdagen varit allt annat än gott – regnet hade strilat ner oavbrutet i två dagar. Som genom ett trollslag började söndagen dock bra med solsken och vackert väder. 13 militärflygplan från Krigsflygskolan på Ljungbyhed gästade flygfältet, och som en av uppvisningspunkterna förekom en treplangrupp, som flög avancerat med de tre planen sammanbundna med rep.

ABA visade upp sig med ett tremotorigt Junkers-plan fluget av Robert Holmén, medan chefspiloten K.G.Lindner flög med ett från Afi lånat litet Junkerssportplan typ "Junior". Med detta plan hade han bland annat en ballongjakt, det vill säga han försökte träffa med flygplanets propeller små ballonger som släpptes upp från marken. Schweizaren Glenn Glardon deltog med ett rött sportflygplan, och gav tre olika uppvisningar i avancerad flygning med sitt flygplan. Malmöbon Uno Waldau deltog med en Hei-

neckefallskärm och lät kasta sig ut från ett av flygvapnets skolflygplan på 500 meters höjd.

Sportflyget hade sakteligen börjat växa, men bristen på flygskolor, flygplatser och lämpliga flygplan gjorde sig ännu gällande. För att stimulera utvecklingen började man anordna flygtävlingar mellan de nordiska "flygstäderna", och sommaren 1931 kom Malmö att utgöra en anhalt i tävlingen om "Nordiska Flygarpokalen" som löpte mellan Stockholm–Barkarby och Köpenhamn–Kastrup. Tävlingen hade anordnats som en del av den internationella luftfartsutställningen som hölls i Stockholm ("ILIS 1931"). Returen hade egentligen lagts över Göteborg men flygfältet var efter häftiga regnskurar vattensjukt, så rutten fick gå i det inre av Sverige. Vid detta tillfälle märktes bristen på flygleder tydligt och flera utländska förare hade problem med navigeringen.

Torsdagen den 11 juni 1931 drabbades ABA av brand i den nybyggda Hangar III; i samband med motoröversyn på en Junkers G23, S-AAG "Norrland", en mekaniker att tappade en elsladdlampa i ett tråg som var fyllt med bensin och som antändes. Lågorna slickade snart flygplanet som började brinna, och sedan spred sig elden till hangarens innervägg och tak. ABA's personal lyckades få ut en dansk trafikflygmaskin och den egna personbussen som fanns i Hangar III. Ett trettiotal brandmän kallades in för att bekämpa branden, som började vid halvtolvtiden på dagen och först vid sjutiden på kvällen kunde de sista brandmännen lämna Bulltofta.

Byggmästaren J.A.Persson, som byggt hangaren, fick reparera denna, något som han beräknade skulle kosta 164.500:–. Luftfartsmyndigheten gav dessutom Drätselkammaren fria händer när det gällde återuppbyggnaden, och man beslöt att förbättra byggnadens brandskydd. I samband med släckningsarbetet hade man märkt att glasrutorna kommit att splittras av värmen från elden, och flera skador hade anställts på brandslangarna samtidigt som brandmännens arbete försvårats. Takrester hade dessutom fallit ner, vilket ytterligare försvårat släckningsarbetet och man beslöt nu att förse fönstren med armerat glas. En fackverkskonstruktion under taket skulle förhindra nedfall av föremål. Däremot var man inte beredd att förse hangaren med ett plåttak, något man menade skulle kosta för mycket. I stället antogs ett anbud från byggmästaren Nils Dahlqvist på ett papptak med dubbla skikt av Icopal-papp. Slutbesiktning av den reparerade Hangar III gjordes den 17 november 1931.

Även flygfältet kom att genomgå successiva förbättringar som väsentligt

höjde flygplatsens kvalitet och flygsäkerhet. 1932 installerades en fältbelysning bestående av fem stora 10 kilowatts AGA-flodljus – vilka ersatte och kompletterade strålkastaren på Hangar III's tak – samt ett flertal hinder- och gränsmarkeringsljus, centralt manövrerade från flygledartornet. 1934 kom nya utvidgnings- och planeringsarbeten att utföras på fältets norra del som omfattade ca 30 hektar och lär ha kostat 1,1 miljon kr. Dessa utfördes i Arbetslöshetskommissionens regi under vintermånaderna. Bulltoftafältets form hade nu ändrats från att ha haft en avlång kvadratisk start- och landningsyta, till en närmast åttakantig form med en cirkulär landningsyta på 1 km. Detta innebar att trafikplanen kunde landa på fältet oavsett varifrån vinden kom.

Även den radiotekniska utrustningen kompletterades efter hand, bland annat vintern 1937–38 med en radiofyr av Telefunkens konstruktion som möjliggjorde nedtagning av flygplan i sämsta tänkbara väder från nordväst. 1938 installerades även en Adcock-antenn för pejling av flygplan. Den ställdes upp vid den nordvästra fältgränsen invid den radiofyr som nämnts ovan.

Den gamla sändarestationen med sin mast belägen vid Vattenverket nordöst om fältet hade under många år varit ett störande och farligt hinder vid inflygning till Malmö, liksom fallet hade varit med den gamla väderkvarnen vid Sallerupsvägen. ABA lyckades få kvarnen riven, och radiomasten flyttades i februari 1939 till Radiotjänsts rundradiostation på andra sidan staden. Sändaren var fjärrstyrd från Bulltofta.

Tillkomsten av Hangar III hade löst en väsentlig del när det gällde behovet av verkstads- och administrationslokaler, men serviceutrymmena för passagerarna upplevdes som otillräckliga. Passagerarna hade ju ända sedan 1926 fått hålla till i Hangar II, även efter det att Hangar III färdigställts. Redan 1933 började ABA skissa på en fristående byggnad i ett plan och byggd i trä som skulle förläggas norr om Hangar I, men projektet stupade på att ABA hade svårt att finansiera bygget. Finansieringsfrågan hängde dessutom ihop med frågan, om vem som egentligen skulle vara ansvarig för flygplatsernas utbyggnad och därmed stå för finansieringen. Det kan för övrigt nämnas att fram till 1934 kom staten att investera 2,9 miljoner kr av statsmedel för ett flygfält som visserligen formellt ägdes av Kronan men som i praktiken helt överlåtits till Malmö Stad/ABA.

ABA's utveckling hade lett till ett behov av en motsvarande utbyggnad av flygtrafikledarna och flygplatserna. Från statsmakternas sida hade man haft

inställningen att bolagets utveckling var dess egen sak, flygplatsernas utveckling kommunernas medan flygtrafiklederna var statens. I samband med utvecklingen av de internationella flygtrafiklederna insåg man – efter att Luftfartsutredningen 1934 lämnat sitt betänkande – att flygtrafikledningen *och* flygplatsfrågorna faktiskt var en statens angelägenhet. Men för att dessa skulle kunna skötas och utvecklas i den takt tekniken och samfärdseln medgav, krävdes en bättre avpassad luftfartsmyndighet än vad man hittills haft.

Från och med den förste juli 1936 fick Väg- och vattenbyggnadsbyrån en särskild järnvägs- och luftfartsmyndighet, vilken leddes av kanslirådet Carl Ljungberg. Denna myndighet avlöste således den luftfartsmyndighet som tidigare verkat inom Kommunikationsdepartementet ända sedan 1/1 1923, och som letts av Carl Carlberg (1923–35) samt Helge Berglund (1935–36).

Bromma och Torslanda flygfält bedrev sin verksamhet i aktiebolagsform, vilket inte Bulltofta gjorde. 1939 löstes situationen på så sätt att flygplatsens drift överfördes till Väg- och Vattenbyggnadsbyråns Luftfartsmyndighet, samtidigt som samma myndighet också tog över ansvaret för flygledningarna på Bromma, Torslanda och Bulltofta. 1942 kom också Torslanda under luftfartsmyndighetens ansvar.

Detta skulle nu få som effekt att frågan om den nya flygstationen skulle få sin lyckliga lösning, genom att finansieringen inte längre blev något problem för ABA. Under 1939 kom länsarkitekt Nils Blanck att tillsammans med arkitekten Johannes Lindén i Malmö och i samråd med ABA utarbeta ett förslag till en flygterminal som skulle förläggas norr om Hangar I och innehålla, förutom passagerarutrymmen, lokaler för tull, polis och post. Byggnaden, som skulle byggas i gult tegel, var på 1000 kvm och i två våningar samt källarutrymmen, beräknades kosta omkring en halv miljon kronor. På grund av andra världskrigets utbrott blev bygget försenat, men 1941 stod den nya flygterminalen – som nu är riven och försvunnen – färdig och klar att tas i bruk.

Innan åretruntflygningarna hade kommit igång på 1930-talet hade ABA stora säsongmässiga variationer på personalsidan. Under 1928 utgjorde bolagets arbetsstyrka under sommarmånaderna 96 personer, och 66 under vintern. 1938 hade bolaget vuxit betydligt och omfattade då – om vi räknar med personalen på Bromma och Torslanda – 421 anställda året runt. På Bulltofta hade huvudverkstaden 88 arbetare, varav 57 specialutbildade,

samt en arbetsledning bestående av fyra ingenjörer, 7 verkmästare och kontrollanter jämte en kontorspersonal på 23 personer. På trafik- och passagerarsidan fanns ytterligare ett tiotal personer anställda.

Som verkställande direktör fungerade ända från starten 1924 Carl Florman. Under sig hade han direktörsassistent Per Norlin. En kort tid var Norlin även flygstationschef på Bulltofta, efter att först ha basat för sjöflygstationen på Lindarängen. Från 1929 kom Carl Flormans kusin ingenjör Bertil Florman att ta hand om Lindarängen och när Bromma stod färdigt sommaren 1936 blev han också detta flygfälts chef, en post han kom att upprätthålla ända fram till 1958.

ABA's ekonomi och finanser sköttes av Olof Eriksson och Thure Bjelkegård, medan den viktiga och för sin tid mycket moderna marknadsföringen och reklamen sköttes av Sölve Elmquist, som vid sin sida hade konstnären Anders Beckman. Flygpaviljongen inne i Stockholm på Nybroplan sköttes

Gösta Andersson poserar här med ABA's kvinnliga personal i den tidens tax-freeshop inne i Hangar II (Gösta Anderssons arkiv)

av Åke Axelsson, medan ryttmästare Gösta Bolander skötte flygstationen i Göteborg.

Fram till det att ABA's huvudverkstad flyttade till Bromma 1936 fungerade bolagets tekniske chef ingenjör Karl Lignell även som flygstationschef för Bulltofta, och efter 1936 och fram till dess att den under år 1939 inrättade Kgl. Luftfartsstyrelsen övertog driftsansvaret för fältet, fungerade civilingenjör Karl-Henrik Larsson som stationschef. Som en slags flygchef i Malmö kom dock piloten Theodor Andersson att fungera. På trafikkontoret i Malmö tjänstgjorde Helga Nordin och Ebba Cederberg, och som trafikassistenter fungerade Gösta Andersson och Åke Palm (vilka båda hade börjat på Bulltofta redan 1924!).

1934 hade ABA 8 piloter anställda, och chefspilot var Karl Gustav Lindner med flugna 407.000 km bakom sig. Under sig hade han piloterna Robert Holmén och Ernst Roll (båda anställda vid starten 1924), Carl Gustav Lindow, Sven Åhblom, Nils Erik Lindholm, Hjalmar Bosson samt A.E. Lindberg. Karl Bernhard Liljeberg och Viktor Larsson var två kända ABA-piloter som dock hade omkommit i flygolyckor, och den kanske mest kände av piloterna, Albin Ahrenberg, hade lämnat ABA och börjat en egen karriär som rundflygare i Sverige.

Av flygtelegrafisterna märktes T. Forsberg, Alf Serrander, Sven Piculell, Stig Rantzén samt Helge Nordborg, medan R. Ljungberg lämnade ABA för att bli förste telegrafist vid den statliga radiostationen på Bulltofta. Bland flygmekanikerna som oftast medföljde på flygningarna fanns i ABA vid denna tid Ernst Grupp, Knöfel, Malm, Schesny, Persson och Lindquist.

Som verkmästare i ABA under Karl Lignell verkade i Stockholm T.Berg och i Malmö Ernst Müller, Axel Nordström samt Sigfried Winther. På Bulltofta fanns dessutom föreståndaren för materialbokföringen Henning Runeberg, samt en lång rad skickliga hantverkare av olika kategorier. Dessa var uppdelade på de två olika hangarerna, som också tog hand om olika göromål. I Hangar II var de flesta anställda medlemmar av Metall och sysslade mest med trä-, plåt- och målningsarbeten, medan de i Hangar III – klargörning inför start, periodiska översyner och motorbyten m.m. – var anslutna till Transportarbetareförbundet. Mellan de båda hangarfolken fanns en viss rivalitet, inte bara ur facklig synpunkt utan kanske också ur arbetsplatssynpunkt – och nåde den som vågade överträda sina domäner! Tonen var rå men hjärtlig och kunde ibland gå till handgripligheter...

Bland personalen i Hangar II märktes snickarmästare Nils Erik Petters-

son som hade hand om träarbeten, förträdesvis då på Fokkerplanen, målarbasen hette Johan Herrström, och för den mekaniska avdelningen basade "Svarvar-Pelle" Persson. Verkmästaren i Hangar II hette Müller och var tysk, men föga omtyckt på grund av sitt bryska sätt och sina nazistiska sympatier. I verkstaden arbetade även Julius "Julle" Carlsson, Stig Rantzén, "Lill-Pelle" Albert Persson samt "Ponton-Jönsson". Den senares namn betingades av att det var dennes jobb att laga och täta de pontoner (flottörlandställ till sjöflygplanen) ABA's flygplan utrustades med sommartid. Då han med ålderns rätt blev något rundlagd lät han istället de yngre lärlingarna i verkstaden krypa in i dessa trånga utrymmen.

I Hangar II's norra sida fanns passagerar- och administrationslokaler; här fanns godslager samt en lokal för tull- och passformaliteter, under senare delen av 30-talet handhavda av den unge Sten Winckler, senare känd profil inom malmöpolisen och Malmö Pistolklubb. Gösta Andersson – känd bulltoftaprofil under 1950–60-talen under namnet "Bulltoftakungen" – basade här över passagerarna och den lilla kantinen som försörjde resenärerna medan de väntade på sina flygplan. I hangarens nordöstra hörn hade man inhägnat en vrå med bänkar och krukväxter, där passagerarna kunde se klargörandet av flygplanen inne i hangaren och ute på plattan. Gösta Andersson axlade här mer än väl Carl Flormans mycket omtänksamma och varma sätt att ta hand om "sina" passagerare, något som kanske mer än något annat gav bolaget dess förnämliga good-will mer än vad en aldrig så skicklig reklam skulle kunnat åstadkomma.

Verkstadsbasen för Hangar III hette Siegfried Winther – av tysk-schweiziskt ursprung och med bakgrund från Junkers i Dessau samt Afi. Propellerverkstaden sköttes av Carl Clementzlor. Motorbocken bakom Hangar III sköttes av Hjalmar Jönsson, senare känd bensinmacksföreståndare och allt-i-allo i Aeroklubben. Övriga mekaniker som verkade i Hangar III var förmannen Ernfried Lundberg, Anders Malmberg, Svensson, M.J.T. Larsson, Erik Lundin, Hjalmar Jönsson, Einar Flacké, Persson, Nyholm och Franzén. I Hangar II arbetade också en systerson till Albin Ahrenberg, Karl Nilsson, samt Ahrenbergs mekaniker Axel Nordström.

Som nattvakt fungerade den gamle knekten och husaren Lars Olin. Gräsklippningen av fältet sköttes av en fåraherde utrustad med en Dodge pick-up och hund. Genom akustiska signaler fick fåraherden vetskap från flygledningen när ett flygplan var på inflygning, men med tiden blev fåren så pass väldresserade att de förstod vad som skulle ske när signalen ljöd.

Även om Hangar III räknades som en av världens största och modernaste hangarbyggnader blev den snart för trång. På baksidan av Hangar III tillfogade man en 400 kvm låg byggnad som rymde såväl motor- och propellerverkstaden som instrument- och radioverkstaden. Själva hangargolvet användes främst för förvaring av flygplan under eller mellan översyner, samt för gästande bolag eller flygare. Mellan Hangar I och III kom dessutom tre smärre byggnader att uppföras för motorprov, smedja samt bensin/oljeupplag.

För rena verkstadsreparationer eller ombyggnader av flygplan användes Hangar II. Hangar I's öde kom emellertid att växla under hela 1930-talet; från tid till annan fungerade den gamla Thulinbyggnaden som tennis- eller motionshall, flyghangarbyggnad för flygskolan eller reservdelslager, för att 1936 överlåtas till bilfirman Autoropa. När detta bolag fick modernare lokaler vid Lundavägen, kom ett nytt bolag in i bilden, som avsåg att importera Klemm- och Taylor-flygplan till Flygvapnet och de svenska flygklubbarna. 1939 demonterades Hangar I och flyttades till Bulltoftafältets norra sida så att detta nya bolags verksamhet inte skulle verka störande på ABA's verksamhet.

Flygdagen den 20 augusti 1933

1933 hade det gått precis tio sedan Aeroklubben bildat sin Skåneavdelning i Malmö, men också tio år sedan Bulltofta blev Malmö Stads Flygstation. Detta skulle firas med en flygdag den 20 augusti 1933.

Tillsammans med Flygkrigsskolans kapten Nils Söderberg hade ett flygdagsprogram utformats där trafikflyget, militärflyget och det begynnande sportflyget skulle få chansen att visa upp sig. ABA, som planerade att anskaffa ett fyrmotorigt trafikflygplan från holländska Fokker, skulle visa upp sina egna trafikflygplan samt få besök från Fokker-fabriken av bolagets senaste tremotoriga skapelse, Fokker XX. Flygvapnet å sin sida skulle representeras av två divisioner om 9 flygplan vardera försedda med skolflygplan ledda av kaptenen Söderberg själv.

När det gällde sportflyget hade man planerat en ballongjakt samt en flygtävling utlagd på en triangelbana med handicap för olika flygplan. Publiken skulle dessutom få deltaga med att försöka bestämma höjden över marken dels till ett monoplan, dels till ett biplan.

Innan flygdagen hade gått av stapeln kom några händelser att äga rum

som så att säga ökade förväntningarna på flygdagen. Under lördagen den 12 augusti kom den tyskfödde ingenjören Edmund Sparmann att vinna 1.000 kr genom att som förste man flyga över Öresund till Kastrup med ett segelflygplan – tur och retur! Den till ABA knutne flygkaptenen löjtnant Carl Gustav Lindow drog vid båda starterna upp Sparmanns segelflygplan – helt byggt i plywood – med Malmö Flygklubbs plan typ De Havilland Moth. Samma dag detta utspelades kom för övrigt Bulltofta att gästas av finländaren Väinö Bremer i sitt lilla sportflygplan Junkers Ju 50 "Junior". Bremer hade nyligen blivit känd för att med detta flygplan ha företagit en världsomflygning, och var nu på hemväg till Finland.

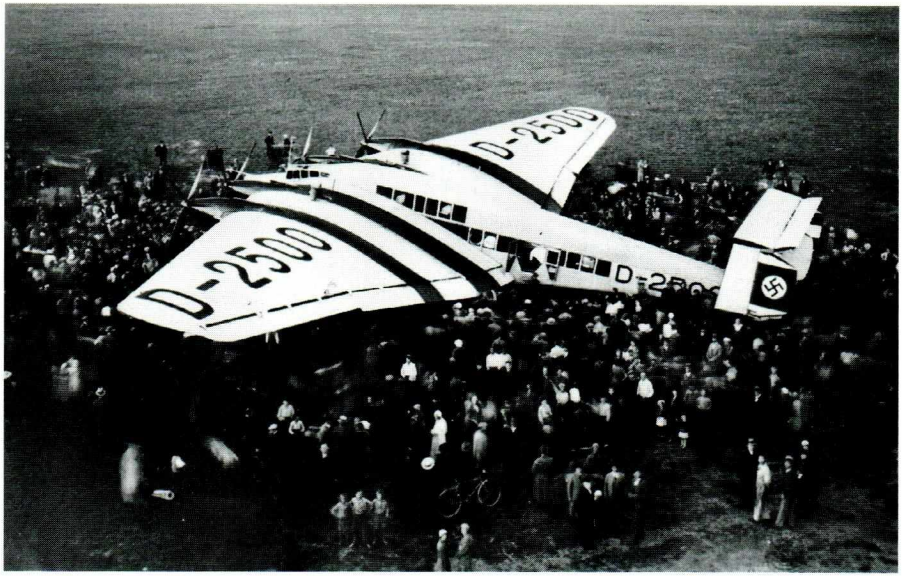
Malmö Flygklubb var benämningen på Aeroklubbens skolflygorganisation och stod under uppsikt av Flygkrigsskolan med vilken den samarbetade. Fram till denna tid hade 8 piloter utbildats i Malmö – de första fem för övrigt i den flygskola som det till ABA närstående företaget Aeromateriel hade haft på Bulltofta åren 1929–1931 – och onsdagen den 16 augusti blev den nionde piloten, studenten Hans Henric Ramel, klar med sitt flygcertifikat.

Flygdagen den 20 augusti gynnades av bra väder, och tidningarna uppskattade att det kom 30-40.000 personer. Reklam för flygdagen hade gjorts i god tid och en affisch – utförd av konstnären Nils Wedel – hade satts upp över hela staden. Flygprogrammet började prick kl.14.00 med en "divisionsexercis" i luften utförd av kapten Söderberg med Flygkrigsskolans Moth-skolplan.

Därefter kom dagens sensation att visa upp sig, ett av Tysklands modernaste lågvingade helmetallflygplan, Heinkel He 70 "Blitz". Det gjorde verkligen skäl för sitt namn, eller som en tidning formulerade det: "maskinen skar genom luften som en rakkniv"! Jämfört med samtida flygplan av mono- eller biplanutförande och byggda i trä och duk, gav verkligen detta nya Heinkel-flygplan – avsett att sättas i tjänst hos Lufthansa som ilpostflygplan samt i det kommande militära Luftwaffe som spaningsflygplan – en smak av vad som komma skulle. Flygplanet gjorde en start och visade upp sig i luften för att därefter sätta kurs söderut – mot Nürnberg för att deltaga i en flygdag samma dag. Planet var för sin tid oerhört snabbt – 375 km/h – och resan ner till den kända tyska leksaksstaden beräknades ta två och en halv timma.

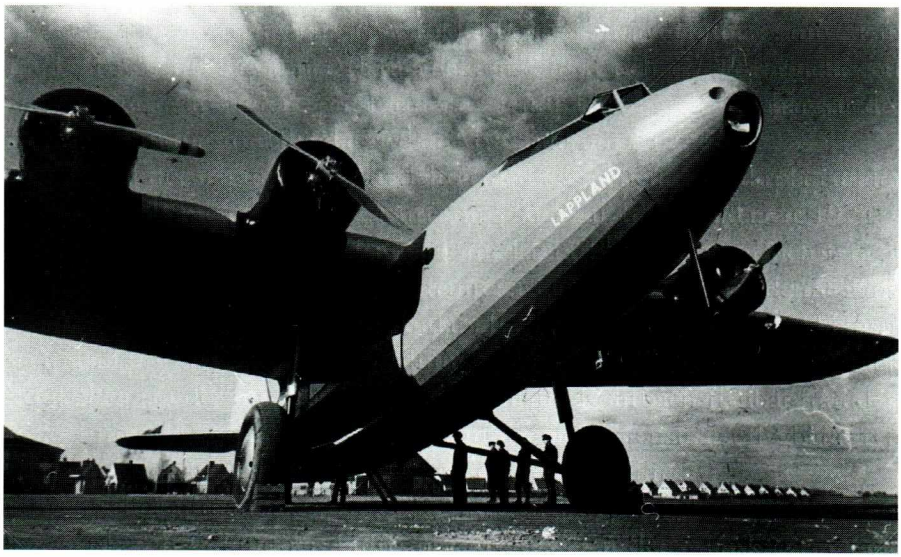
Därefter ägde triangeltävlingen rum, och den gick över en triangelformad bana där varje sida omfattade 25 km. Tre varv flögs, och efter domargenom-

gång visade det sig att tävlingen vanns av ingenjör Sven Blomberg på en Raab-Katzenstein, medan ABA-piloten Hjalmar Bosson kom tvåa på Flygklubbens Moth. Efter denna tävling ägde ballongjakten rum, Edmund Sparmann visade upp sitt segelflygplan, och dansken John Tranum – ”världsmästare i fallskärmshoppning” – hoppade över flygfältet. Det hela avslutades vid 16.00-tiden med en uppvisning i avancerad flygning utförd av Flygkrigsskolans flygplan. På kvällen hölls en jubileumsbankett på kungsparksrestauranten för Aeroklubbens malmöavdelning och de deltagande i flygdagen.



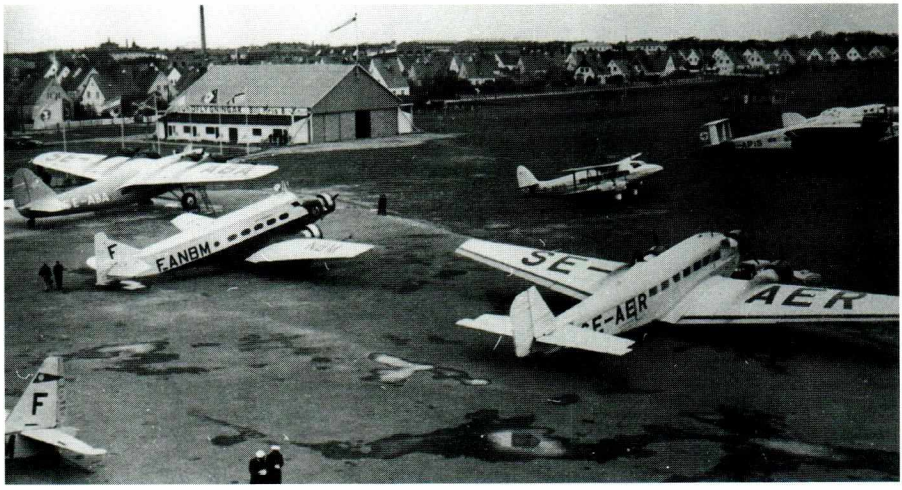
Limhamnspågen Sone Sonesson var under 1930-talet svensk färdmekaniker ombord på Lufthansas G.38 under dess färder i Sverige. Här har han själv fotograferat hur besökarna på 1933 års flygdag formligen svärmar omkring den tidens "Jumbo-Jet". Den nya nazistflaggan har ännu bara anbringats på flygplanets vänstra sida! (S.Sonessons arkiv, Stockholm)

Fokker F.XXII utgjorde ABA's flaggskepp och största flygplan 1934–36. (Sven Stridsbergs samling)



Lappland" användes flitigt i ABA's marknadsföring. Här poserar Radiotjänst's Sven Jerring och Torsten Nothin framför flygplanet på Bulltofta i samband med ett direktutsänt flygreportage. Dörren med postemblemet lär finnas bevarat på Postmuseum i Stockholm! (LUB, Handskrifts-avdelningen T. Nothins arkiv)

ABA kom under 1930-talet att successivt förnya sin flygplansflotta. Förutom de två amerikanska Northrop-planen skaffade bolaget den nya tremotoriga typen Ju 52/3m, samt den fyrmotoriga Fokker XXII. Här en bild från 1936 som visar sju olika flygplantyper på Bulltofta. Bakom Lufthansas G.38 skymtar belgiska SABENA's italienskbyggda Savoiamaskin. (Gösta Anderssons arkiv)



FLYGÅRET 1936

Söndagen den 7 juni 1936 ägde nästa flygdag rum, och under de tre åren hade mycket hänt på flygområdet. ABA hade inte bara byggt ut flygfältet på Bulltofta och fått sin flygplanflotta väsentligt moderniserad med nya helmetallflygplan, utan trafiken hade allt mera antagit en året-runt-karaktär. Flygtrafiklederna mellan de tre största städerna i Sverige hade undan för undan byggts ut, och Stockholm hade nyligen invigt sin moderna landflygstation Bromma. Dessförinnan hade också den tredje stora luftfartsutställningen i Sverige ägt rum på Lindarängens sjöflygstation i Stockholm ("ILIS 1936") – och vid denna liksom vid invigningen av Bromma – hade särskilt det tyska deltagandet uppmärksammats.

Ur ett internationellt perspektiv höll världens civila och militära luftflottor nu på att moderniseras, såtillvida att man lämnade den äldre trä–stål- och dukteknologin till förmån för flygplankonstruktioner helt i lättmetall. Radio- och navigeringsutrustningen hade undan för undan förbättrats och säkerheten i luften hade höjts. Holländska Philora (senare Philips) samt tyska Telefunken hade på kort tid tagit fram radiobaserade landningsutrustningar för flygplan och flygfält som mer än tidigare möjliggjorde flygningar i mörker och dåligt väder. Den amerikanska firman Sperry's gyrostabiliserande autopilotutrustning innebar även att pilotens arbete under långa monotona flygningar underlättats, och det föreföll bara vara en tidsfråga innan denna också kopplades till markradiosystemet.

I USA och i Europa hade luftkorridorer byggts ut med radiostationer, blinkfyrar och reservflygfält, och vad som nu började diskuteras var flygtrafiken över Atlanten, antingen från Europa över Azorerna till Sydamerika eller från Europa direkt till Nordamerika. Tyskland och USA var världsledande på flygtrafikområdet – och Sverige som sneglade på båda – ville inte vara sämre.

Även ABA hade skaffat två moderna "Blitz-flygplan", dvs snabba lågvingade monoplan i helmetallutförande, nämligen de amerikanska Northrop

Delta och Gamma som skulle sättas in på postflyglinjerna. De hade anlänt till Sverige under april och juni månader 1934. Medan Delta-typen (SE-ADI "Halland") sattes in omgående på Malmö–Göteborgs-linjen kom Gamma-typen (SE-ADW "Småland") att sättas in som ett renodlat postflygplan på Stockholm/Barkarby–Malmö–Hannoverlinjen. Tyvärr förlorade ABA "Småland" den 6 juli samma år, genom ett motorhaveri, som fick piloten K. G. Lindner och flygtelegrafisten Nordborg att lämna flygplanet med fallskärmar över det småländska höglandet i närheten av Alvesta. De båda klarade sig, medan flygplanet totalförstördes.

Trots att den svenska riksdagen hade haft vissa anmärkningar på ABA's nära bindningar till Afi/Junkers, något som bland annat lett till att Carl Florman broder Adrian Florman tvingats lämna ledningen för Afi och istället ägna sig åt såväl försäkringsbolaget som AB Aeromateriel, kvarstod det faktum att Junkers faktiskt var ett av de få bolagen i världen som kunde leverera moderna trafikflygplan. Anskaffningen av Fokker-flygplanen och de två Northrop-flygplanen hade blidkat eventuella kritiker, och ABA kunde nu fortsätta skaffa nya flygplan typ Ju 52/3m. Dessa var moderniserade såväl invändigt som utvändigt, och som extra gynnad kund kunde ABA dessutom få till stånd en modifierad motorinstallation med egna amerikanska motorer. Det första flygplanet av denna modifierade typ anlände till Bulltofta i mars 1936, och skulle följas av fem systermaskiner under året.

Det var inte längre enbart danska DDL och tyska Lufthansa som trafikerade Sverige och Bulltofta, utan även holländska KLM, belgiska SABENA samt från och med mars 1936 även British Continental Airways. I och med de internationella trafikavtalen skulle de olika ländernas bolag sköta trafiken så att inget bolag blev missgynnat; linjerna trafikerades så att varannan tur sköttes av ett land, vartannat av det andra landet. Låt oss stanna upp ett tag och titta på vilka flygförbindelser som stod den hugade resenären till buds dessa år 1935 och 1936.

Till Antwerpen kunde man åka med antingen KLM och ABA direkt kl.8.30 på morgonen, eller kl.16.40 via Hamburg, med ankomst kl. 12.30 resp. 21.00. Flygbiljetten kostade 165 kr enkel eller 297 kr ToR. Till Antwerpen åkte man under vinterhalvåret med Air France eller Sabena – vilka delade på linjen – med start i Malmö kl. 12.00 och ankomst 16.20. På sommarhalvåret – med start omkring den 15 maj – flög även ABA på linjen, med start kl.8.30 på morgonen. Priset för en biljett låg på 180 kr enkel och 324 kr ToR.

Berlinlinjen sköttes 1935 av Lufthansa och DDL gemensamt – också här med start kl. 8.30 på morgonen och ankomst Tempelhof i Berlin kl. 10.30. Biljettkostnaden 85 resp. 153 kr! När det gällde turerna till Hamburg låg dessa oftast i anslutning till långlinjerna, och det innebar att den resenär som skulle längre ut i Europa hade att välja på att flyga Hamburg, Amsterdam eller Berlin. Starttidpunkterna för Bulltoftas del innebar således att avgående trafik lämnade fältet kl. 8.30 (två avgångar), 12.00 samt 16.40. Under sommarhalvåret flög ABA dessutom till Göteborg med avgång kl.13.20. Turen till Göteborg kostade för övrigt hela 72 kr enkel ! DDL använde sig av de tremotoriga Fokker F.XII med plats för 16 passagerare, Lufthansa med sin tremotoriga Ju 52/3m (17 passagerare) men tillfälligtvis även den stora G.38 med plats för 30–38 passagerare.

ABA och KLM hade en särskild flyglinje mellan Paris och Malmö som kallades för "Scandinavian Air Express"; den startade från flygfältet Le Bourget utanför Paris kl.13.30, gick mot Rotterdam för mellanlandning och så en halvtimmes rast i Amsterdam på Schiphol. Starten ägde rum 16.35 med mellanlandningar i Hamburg och Kastrup (kl.19.15) innan sista biten till Malmö företogs (landning kl.19.45) Returen började följande morgon kl.8.30 med landning i Paris 15.00, men kunde också företagas med ordinarie KLM-linje från Bulltofta med start 16.40 och landning 23.35 i Le Bourget.

Flaggskeppet på denna linje var från 1935 Fokkers fyrmotoriga högvingade passagerarflygplan med plats för 22 passagerare, Fokker F.XXII vilket ju också ABA hade köpt. På övriga linjer användes Junkers Ju 52/3m liksom Fokkers två- och tremotoriga typer.

Air France och SABENA hade en liknande "skandinavienlinje", med benämningen "Nord-Air-Express", som startade från Paris kl. 7.45, från Bryssel 9.30, Hamburg 11.45, Kastrup 13.00 samt landade i Malmö kl. 13.20. Returen gick från Bulltofta kl.12.00 med landning i Paris kl.17.25. Flygplanen som användes var den franska tremotoriga typen Wibault (10 passagerare) och den för sin tid mycket formsköna italienskbyggda tremotoriga Savoia Marchetti S.M.82 (17 passagerare).

Trafiken på Kastrup var minst lika intensiv, och många bolag kom att trafikera såväl Bulltofta som Kastrup. Det innebar att för den som önskade flyga mellan Malmö och Köpenhamn fanns det en uppsjö av flyglinjer att välja på, förutom de ordinarie färjeturerna. Önskade man flyga till Kastrup, kunde man välja på 7 avgångar – och priset ? Jo, 10 kr enkelturen och 17 kr ToR!

Det är än idag svårt att förstå att t.o.m. "jumbon" Junkers G.38 fick plats i Hangar III, men bilden bevisar att det gick! (Gösta Anderssons arkiv)

För att göra ytterligare en jämförelse mellan då och nu kan nämnas att det fanns 12 ångbåtsavgångar från Köpenhamn till Malmö i det fall man inte hade råd att flyga hem ...

Det blev snart något som många helt enkelt måste göra, att flyga över Sundet! Nöjet var relativt billigt, och den s.k. "pendeln" blev med tiden en institution. Reklamen gjorde säkert sitt till liksom den naturliga nyfikenheten hos många på tidens moderna kommunikationsmedel, flyget. Eller som DDL's flygbroschyr från denna tid formulerar det: "Har De ikke fløjet før, eller er de muligtvis i første Omgang betaenkelig ved en laengere Luftreise, kan vi som et første Forsøg anbefale Dem en Prøvetur til Malmö. Uden Tvivl vil en saadan lille Udflugt yderligere bidrage til, at de ved fremtidige Udenlandsrejser vaelger Flyvemaskinen."

FLYGDAGEN 1936

Själva flygdagen skulle bli en av de största som någonsin organiserats i landet med ett femtiotal flygplan på marken och i luften, och var ett jippo som ordnats i anslutning till Barnens Dags-aktiviteter. Flygningarna började redan lördagen den 6 juni med en ankomsttävling, som vanns av den danske löjtnanten Aage Hansen i en Miles "Hawker". Samma dag kom även den tyske segelflygaren Peter Riedel att upprepa Sparmanns nu tre år gamla bravad att flyga från Bulltofta till Kastrup, samt åter efter att ha flygbogserats upp i luften av ett Klemm-monoplan. Till skillnad från Sparmanns segelflygplan var Riedels plan av den senaste typen ("Rhönsperber") med vilken avancerad flygning kunde bedrivas.

Söndagens flyguppvisning kom att betecknas som en "succé" och uppskattningsvis 30.000 personer hade dykt upp redan på förmiddagen för att bese det hela. Kl.10 anlände Flygkrigsskolans nio dubbeldäckade skolflygplan typ Sk 10, medan tre militära flygbåtar från den svenska Marinens flygväsende kretsade över flygfältet innan de gick ner i Industrihamnen för att landa. Därefter anlände tre danska jaktflygplan typ Hawker Nimrod ledda av kapten Erik Rasmussen, samt fem danska skolflygplan typ De Havilland Tiger Moth, ledda av löjtnant Hansen, segraren i gårdagens ankomsttävling. Kort därefter anlände ytterligare en dansk, den kände flygaren kapten Ludwig Bjarkow – men på danska flygvapnets senaste jaktflygplan, den engelska Gloster Gauntlet. Förmiddagens ankomster avslutades med att Lufthansas och Tysklands största trafikflygplan, Junkers G.38, "landade efter ett öronbedövande dån från sina fyra väldiga motorer på fältet".

Eftermiddagens flygprogram startade med att de danska skolflygplanen gick till väders och genomförde ett avancerat uppvisningsprogram i formation, varefter den unge svensken Rolf von Bahr visade upp sin engelsktillverkade autogiro för publiken. Autogiron var ju en luftfarkost med roterande vingar, dvs en trebladig propeller som snurrade i luften ovanför flygkrop-

pen precis som senare tiders helikopters. Von Bahr – som 1934 hade introducerat autogiron i Sverige – visade nu vad man kunde göra med denna; han flög sakta fram- och baklänges, stod stilla i luften och landade på en femöring. Egentligen hade det varit meningen att von Bahr skulle haft sällskap med en danskregistrerad autogiro av samma typ, men denna hade fått lämna återbud i sista minuten.

Därefter visade den polske piloten löjtnant Onoszko upp ett litet högvingat tresitsigt "turistflygplan" typ RWD 13 (registrering SP-ATJ "Wiarus") som under året hade börjat visas upp runt om i Europa och väckt uppmärksamhet.

Efter denna civila uppvisning tog militären vid; löjtnanterna Lage Thunberg och Seth från Ljungbyhed med var sin skolmaskin, den engelska typen De Havilland D.H.82 Tiger Moth (Sk 11 i Flygvapnets tjänst) samt det nya tyska skolflygplanet Focke Wulf Fw 44 "Stieglitz" (Sk 12 i det svenska flygvapnet). Flygplanen visades upp i en improviserad luftstrid som verkligen visade typernas vändbarhet och förmåga till avancerad flygning. Vid landningen kom dock Seth med sin nya "Stieglitz" att stå på näsan, varvid propellern knäcktes.

Ännu mera avancerat skulle det bli, och nu med segelflygplan! Två tyska Rhönsperber-segelflygplan bogserades upp av var sitt bogserflygplan och släpptes fria på 600 meters höjd. De båda piloterna – Tysklands främsta segelflygare – Peter Riedel och Joachim Küttner – genomförde ett uppvisningsprogram som blott några år tidigare hade varit otänkbart med segelflygplan. Egentligen hade det varit meningen att den tyska aviatrisen Hanna Reitsch skulle deltagit, men hon blev förhindrad i sista stund att närvara och ersattes då i stället av klubbkamraten Küttner.

Därefter följde en uppvisning av först danska jaktbiplan typ Hawker Nimrod under ledning av kapten Bjarkow i sin Gloster Gauntlet, samt förevisning av de tre danska marinflygplanen, typ Heinkel H.E.3.

Tysken Emil Kropff från Hamburg tog därefter vid och visade vilka konster man kunde göra med "Stieglitz"-flygplanet, och denna uppvisning var ett strå vassare än vad svensken Seth kunnat åstadkomma. Särskilt uppskattades tyskens ryggflygning, dvs när han flög med sitt flygplan upp och ner! Det var en manöver inte många flygplan kunde göra efter, eftersom bensinen då inte kunde rinna in i cylindrarna av eget tryck.

Nio skolflygplan från Ljungbyhed bjöd sedan på exercisflygning i åtta olika formeringar, och skulle avsluta sin uppvisning med ett fingerat anfall

mot en för ändamålet uppförd "fästning" vid namn "Wedelsborg" ute på flygfältet. Anfallet blev en besvikelse för publiken som kunde konstatera att ljudeffekterna (ksp-smattret) och träffindikationer (rökmoln) icke var särdeles gott synkroniserade med anfallet, utan kom långt efter....

Efter dessa militära förevisningar kom tre trafikflygplan, två tyska och en engelsk maskin. Först visade Heinkelfabriken upp sitt senaste flygplan, ett tvåmotorigt snabbt "post- och passagerareflygplan" typ He 111 avsett för Lufthansas snabblinjer, men som i praktiken var det nya tyska flygvapnets senaste medeltunga bombplan. Dess cigarrformiga kropp helt tillverkad – liksom vingarna – i aluminium väckte uppmärksamhet, och planet strök flera gånger lågt över flygfältet för att demonstrera styrka och snabbhet. Detta bombplan var betydligt snabbare än vad de danska eller svenska jaktplanen vid denna tid var, och flygplanet skulle snart få demonstrera sin offensiva kapacitet i det inbördeskrig som inom några månader skulle bryta ut i Spanien.

Betydligt godmodigare intryck gjorde det engelska trafikflygplanet, den tvåmotoriga dubbeldäckade De Havilland Dragon Rapide, som efter en kort uppvisning följdes av den tidens jätteflygplan, Junkers G.38 "Generalfeldmarschall von Hindenburg". Med ombord på denna tur över Bulltofta och Malmö var för övrigt det svenska kronprinsparet samt honoratiores i Aeroklubben.

Efter uppvisningarna – som avslutades strax efter tre på eftermiddagen – kunde publiken fortsätta med att titta på markutställningarna. Särskilt modellbyggarna hade en omfattande förevisning. Rundflygningar ägde därefter rum med ABA's Junkers F.13 S-AAC.

En del av verkstadspersonalen vid ABA Bulltofta 1937 (Ove L. Palmqvist's arkiv)

LAPPLAND STÖRTAR

ABA hade under de 12 år som nu förflutit varit förskonat från allvarligare flygolyckor till skillnad från många andra flygbolag i världen. Det allvarligaste som hade hänt ägde rum i augusti 1932 när ett Junkersplan (S-AAAE "Svealand") på Antwerpenlinjen i samband med nattpostflygning havererade i norra Tyskland i dåligt väder, varvid piloten Karl Bernhard Liljeberg och telegrafisten Uttergård omkom. I augusti 1929 hade tidigare systerplanet "Skåne" (S-AAAF) tvingats nödlanda på grund av motorfel i närheten av holländsk-tyska gränsen, och planet hade rullat in i skogsdunge och blivit så svårt skadat att det ej kunde repareras. Trots de omfattande skadorna på flygplanet blev såväl besättningen som passagerarna helt oskadda, något som utan tvivel berodde på Junkersplanets robusta konstruktion och tjocka vinge som tog upp det mesta av stöten vid sättningen.

Blott några dagar efter flygdagen, på tisdagsförmiddagen den 8 juni 1935, drabbades ABA av nästa svåra haveri, då det fyrmotoriga trafikflygplanet typ Fokker XXII "Lappland" strax efter starten från Bulltofta vid halvniotiden på morgonen förlorade motoreffekt och slog i marken. Piloten Sven Åhblom, vilken i regel flög Junkersplan, hade av någon anledning strax efter starten förväxlat spakarna för förgasarluften och propellerbladomställningen – vilka satt olika på Fokkern och Junkers-planen – men märkt sitt misstag då motorerna förlorade kraft. Flygplanet, med elva passagerare ombord, befann sig då på 100 meters höjd över Johanneslusts industriområde och började sjunka och visa vikningstendenser.

Piloten visade då sinnesnärvaro nog att slå av motorerna samt dyka med flygplanet, varvid farten ökade och planet stabiliserade sig i luften. Med ombord som passagerare fanns den flygutbildade sonen till den kände svenske forskningsresanden Eric von Rosen, Carl Gustaf von Rosen, vilken snabbt uppfattade situationen. Han kommenderade upp alla passagerarna och fick några av dem att gå ut i planets mittgång och akter strax innan

Fokker'n slog i taket till huvudbyggnaden på Södra Bulltoftavägen 22. Strax innan planet slog i marken hade piloten bromsat upp planet genom att stegra nosen och sedan åter föra ner den. Farten var i det närmaste noll när den slog i taket på huset, som i regel rymde hästar, höns och några kalkoner.

Tyvärr hade en passagerare vägrat hörsamma von Rosens uppmaning att gå bakåt och stannat kvar i flygplanfåtöljen. Vid kraschlandningen träffades passageraren, en engelsman boende i Kapstaden och på affärsresa i Europa, i nacken och huvudet av den vingbalk som gick i kabintaket och som förenade höger och vänster huvudvinge med varandra, när kabingolvet pressades uppåt vid sättningen. Flygplanet kasade sedan ner mot gårdsplanen där det blev liggande med stjärten högt i vädret. Von Rosen, som satt sig bak och fram vid kraschen, kunde snabbt resa sig och få ut passagerarna vilka var mer eller mindre skadade. Omkringboende som sett eller hört kraschen rusade också fram till flygplanvraket och kunde få ut alla passagerarna. Turligt nog fattade flygplanet aldrig eld, trots att det var fulltankat med flygbensin. Inom en timme hade de passagerare som var svårast skadade förts till Allmänna sjukhuset.

Förlusten av "Lappland" var ett hårt slag för ABA, och tillsammans med respresentanter från Luftfartsmyndigheten och Flygvapnet försökte man nu komma till klarhet hur olyckan kunde gått till. Redan samma dag ersattes Fokker-planet på Amsterdam-linjen av en tremotorig Junkers, och ett par av passagerarna ombord på "Lappland" kunde medfölja detta plan. ABA hade planerat att ersätta sina två tidigare Fokkrar med fyra st moderniserade Junkers Ju 52/3m, och dessa fick nu övertaga ansvaret för flygtrafiken på Europalinjerna. Trots tidigare aviserade planer på att skaffa ytterligare en fyrmotorig Fokker XXII, fullföljde ABA aldrig dessa planer utan valde att koncentrera sig på sina tremotoriga Junkrar. Samtidigt följde man spänt utvecklingen i USA, där flygbolagen hade börjat skaffa nya tvåmotoriga trafikflygplan från Douglas-fabrikerna typ DC-2 och DC-3.

Särskilt den senare hade väckt uppmärksamhet och Fokker hade snabbt skaffat sig försäljningslicens för detta flygplan på den europeiska marknaden. Det holländska bolaget KLM hade också skaffat sig DC-2-typen, och den förut nämnde svenske piloten Carl Gustaf von Rosen – som nyligen gjort sig ett namn som förare av den svenska flygambulansen i Abessinien – hade kontrakterats av KLM för inskolning på just denna typ. 1937 satte KLM in även de nyare DC-3-maskinerna, och första gången denna typ

anlände till Bulltofta var den 14 januari 1937 med den gamle malmöbekantingen Geysendorffer vid spakarna.

Denna amerikanska maskin intresserade även ABA, som funderade på ersättare till Junkersflygplanen. Karl Lignell, som vid ett par tillfällen varit över i USA och hållit sig à jour med den flygtekniska utvecklingen "over there", hade lyckats få bolagsledningen att skaffa DC-3-flygplan. Junkers hade via sin filial på Limhamn förgäves försökt få ABA intresserat av en moderniserad version av den tremotoriga Ju 52'an, där bolaget ersatt den korrugerade Wellblech-plåten med helt slät duraluminium, moderna motorer inkapslade i strömlinjeformade kåpor, samt klätt det fasta landstället med likaledes strömlinjeformade kåpor. Slutresultatet hade blivit en Junkers som var mycket lik SABENA's italienska Savoiamaskin, och som skulle ha blivit specialtillverkad av Junkers i Dessau för ABA's räkning.

Även det danska bolaget DDL försökte påverka ABA's val av framtida flygplan, men i andra avsikter. Vid den här tiden stod det klart för många bedömare att i den framtida flygtrafiken fanns det ett stort behov av större fyrmotoriga flygmaskiner, inte minst på planerade trafikflygleder över Nord- och Sydatlanten. DDL hade av den orsaken skaffat den tyska Focke-Wulffabrikens stora fyrmotoriga typ Fw 200 "Condor", och man hade option på en andra maskin. DDL sökte intressera ABA för att skaffa liknande flygmaskiner, bland annat i den avsikten att omkring 1939/40 få till stånd en flygtrafik till USA. ABA, med "Lapplands" haveri i minnet, var inte helt piggt på sådana vidlyftiga planer, utan valde att utveckla sina europeiska flyglinjer samt skaffa för dessa rutter ändamålsenliga maskiner.

ABA kom att köpa in tre st DC-3, vilka levererades i juli och september 1937. Till skillnad från Junkersplanen – med ca 16 passagerarestolar – hade dessa amerikanska flygplan plats för 21 passagerare, och kom förträdesvis att sättas in på ABA's "långlinjer". Douglasplanens marschfart (300 km) var över 50 km högre än Junkersplanens, och de kunde flyga på 3.000 meters höjd jämfört med de tyska planens maxhöjd vilken låg på 2.000 m.

AEROMATERIELS OCH AEROKLUBBENS FLYGSKOLOR

Carl Gustaf von Rosen tillhörde en ny generation piloter som fått sin flygutbildning på privat väg; han hade utbildats vid den första svenska civila flygskolan som AB Aeromateriel och Svenska Luftfartsförbundet hade startat i februari 1928. Skolverksamheten bedrevs på så skilda platser som Malmö–Bulltofta, Stockholm–Lindarängen, Åre och Torslanda. Flyglärarna kom från ABA och utgjordes av piloterna K.G. Lindner, Albin Ahrenberg, Ernst Roll och Robert Holmén. Flygplanet som användes i skolflygverksamheten var en engelsk De Havilland D.H. 60 Cirrus Moth, som kunde förses med hjulställ, skidor eller flottörer. Fram till mars 1931 kom 73 piloter att utbildas, varav 7 på Bulltofta.

Till att börja med bedrev Ahrenberg viss skolverksamhet på Bulltofta med sina två flygplan (NAB-Albatros och LVG C.IV), vilka efter en tid överfördes till ABA. Aeromateriel's flygskola använde sig av två st DH 60 Moth, varav en (S-AABM) tillfälligt baserades på Bulltofta. Två ytterligare Moth'ar inregistrerades på Aeromateriel 1928, varav det ena flygplanet (S-AABR) kom att baseras på Bulltofta. Flygplanet gjorde sedan god tjänst fram till den 24 oktober 1930, då det havererade i vattnet utanför Limhamn.

Kursavgiften i Aeromateriels flygskola låg på 2.500 kr och det var främst de välsituerades ungdomar som hade råd att ägna sig åt flyget. Liksom under flygets första pionjärår var det oftast så att det var äventyrliga unga män (och kvinnor för den delen) med goda ekonomiska resurser som valde att lära sig flyga. Under flygets första år innebar det att man fick skriva in sig på någon flygskola ute på kontinenten, en flygskola som oftast var knuten till en speciell flygplantillverkare. Endast undantagsvis kunde man förvärva ett internationellt giltigt flygförarcertifikat på egen hand. När det första världskriget började kom ju all civil flygning av naturliga skäl att inställas, och flygutbildningen ombesörjdes i regel av de militära flygskolorna. I vissa fall kom dock olika flygplantillverkare att erbjuda staternas regeringar flygutbildning för dem – oftast officerare – som uttogs till flygtjänstgöring.

Malmö Flygklubb "lånade" ett flygplan typ De Havilland DH.60 Moth av det ABA närstående bolaget Aero Materiel A/B, och som flyglärare ställde bland annat K.G.Lindner upp (längst till höger på bilden). Här syns han tillsammans med idag tyvärr okända flygelever någon gång 1931. (Sven Stridsbergs samling)

Sverige var inget undantag, och här var det – förutom den militära flygskolan i Malmslätt – även Enoch Thulins Aeroplanfabrik och Södertelge Werkstäders Aviatikavdelning som erbjöd flygutbildning i samband med militära beställningar av flygplan. Enoch Thulins bolag – AETA – förlade sin utbildning till Ljungbyhed, och kom tidigt också att ta emot "civila" elever. När det första världskriget slutade hade AETA's flygskola utbildat omkring 100 elever varav nära 60 var "civila".

Situationen efter världskrigets slut var allt annat än ljus på privatflygets område. Det fanns visserligen många militära och civila flygförare, men det

var inte alla som kunde upprätthålla samt förnya sina flygförarcertifikat. Några "flygklubbar" fanns ej i landet, utan det var främst privatpersoner som kom att köpa in flygplan för egen eller någon annan flygutbildad persons räkning. Omkring 1919/1920 började olika "flygbolag" att etablera sig med viss flygskoleverksamhet runt om i landet; P.O.Flygkompani (flygskola på Hägerstalundsfältet utanför Stockholm hösten 1919), Malmö Flygkompani ("flygskola" på Segeholmsfältet 1920–22), samt bröderna Diedens flygskola – senare ombildat till Örebro Flygkompani – på Karlslunds gård utanför Örebro 1919–22.

På Thulins flygskola kom flera malmöbor att utbilda sig till flygare, bland dem Gustaf De la Gardie, brandlöjtnanten Axel Janse, Sydsvenska Dagbladet Snällpostens journalist Carl Rosencrantz, samt piloten Robert Holmén. När man hösten 1922 fick propåer från arrangörerna av ILUG 1923-utställningen att ordna med en organisation för att hantera staden Malmös deltagande i en av etapptävlingarna, beslöts det att låta starta en regional Skåneavdelning av KSAK. Denna påbörjade sin verksamhet våren 1923 och kom under årens lopp att stå för en lång rad flygdagar och flygutställningar, inte enbart i Malmö utan även i andra skånska städer. Överskotten från flygdagarna har sedan använts till utdelande av stipendier för militära och civila flygare. Först sent – 1932 – började Aeroklubben intressera sig för utbildning av flygintresserade skåningar.

Intresset för flyg *var* stort i Skåne; vid varje flygdagstillställning som Aeroklubben ordnade på Bulltofta kom ca 25–30.000 besökare – och det var mycket på den tiden. Idag – när vi är så många fler i Sverige och när många svenskar någon gång har använt sig av flygtransporter i såväl tjänsten som på fritiden – anses en publiksiffra på 30–50.000 som mycket bra och normal.

Men för den intresserade som ville lära sig motorflyga under mellankrigstiden var det svåra förhållanden, inte minst av ekonomiska skäl. Segelflyget innebar en första början till flygutbildning och liksom i Tyskland var det många som började denna väg. Detta var emellertid inte något som Aeroklubben i Skåne ordnade, utan bedrevs i privat regi på Hammars Backar utanför Ystad. Här fanns det möjligheter för intresserade ungdomar att på internat få lära sig segel- och hängflyget praktiskt, bland annat genom att bygga samt reparera de flygplan de skulle utbildas på. Verksamheten, som varade åren 1925 till 1926 leddes av svensken Douglas Hamilton och tysken Willy Pelzner, gav till resultat att omkring 170 svenskar kom att passera skolan.

Aeromateriel's flygskola upphörde med sin verksamhet 1931, men i och med detta och på grund av intresset som fanns, blev KSAK i Skåne intresserat av att få till stånd en fortsättning av flygskoleverksamheten. Av denna orsak bildades under 1932 Malmö Flygklubb, som ekonomiskt skulle stödjas av KSAK i Skåne och bli de aktiva flygarnas sammanslutning.

Ett stipendium på 1.000 kr ställdes till Malmö Flygklubbs förfogande att utdelas till lovande flygelever. Genom Svenska Luftfartsförbundet erhöll Malmö Flygklubb ett flygplan typ DeHavilland Moth med registreringen SE-ADC, och redan under det första verksamhetsåret kom sex elever att erövra sina cert på detta flygplan, som enligt statistiken också hade genomfört 1.382 starter och landningar.

Det gjorde sedan god tjänst i flera år utan den minsta störning eller haveri, men kom tyvärr att totalhaverera söndagen den 6 oktober 1935. I samband med en flygning söder om Malmö förlorade flygplanet motoreffekt när konditorn Gustav Nilsson med passageraren ingenjör Albert Nilsson passerade Hyllie på låg höjd. I samband med nödlandningen kolliderade flygföraren – som för övrigt var en av de första sex piloterna som utbildades på detta flygplan 1932 (!) – med en kraftledning, som stjälpte det över ända. Konditorn, som satt i baksitsen och spakade flygplanet, klarade sig helt utan skador medan passageraren som satt i framsitsen, erhöll hjärnskakning, ett brott på lårbenet samt smärre kontusioner. För det utbetalade försäkringsbeloppet på 25.000 kr, kunde Malmö Flygklubb strax efter årsskiftet köpa ett nytt flygplan, en Taylor Cub med registreringen SE-AFO.

1936 beslöts det att se över den organisatoriska biten av klubb- och flygverksamheten; KSAK i Skåne slogs då ihop med Malmö Flygklubb, och erhöll ett nytt namn, "Aeroklubben i Skåne". En särskild fond stiftades, "Kungl. Aeroklubbens i Skåne fond" på 10.000 kr, där räntan skulle användas för syften som fondens trenne förvaltare kunde bestämma.

Ordförande för den nya Aeroklubben i Skåne blev Flygkrigsskolans Åge Lundström, med flygplatschefen, tillika ABA's verkstadschef på Bulltofta, ingenjören Karl Henrik Larsson som vice ordförande. Sekreterare blev inte oväntat journalisten Carl Rosencrantz, kassaförvaltare var Henning Runeberg och som "Flygchef" och förste flyglärare flygkaptenen i ABA, Marshall Lindholm.

Som biträdande flyglärare fungerade under den första tiden löjtnant Gustaf Löwcrantz (flygledare vid ABA), samt från 1938 ingenjör Bertil Brunnerup. Klubbflygplanet var som tidigare den Taylor Cub vilken anskaffats

efter haveriet i oktober 1935. Fram till juli 1937 hade sju flygare utbildats; Bengt Olow (senare känd provflygare hos SAAB i Linköping), Ulf Cewers (senare flygkapten i Transair), Gotthard Olofsson, Frank af Peterséns, S. Artur Svensson (tidningsman och senare känd redaktör vid Allhems förlag och förknippad med Flygets Årsböcker), Gustav Lejonflycht samt Lennart Hemminger (senare känd segelflygkonstruktör och ännu aktiv privatflygare i Skåne).

Aeroklubbens tillhåll på Bulltofta blev den s.k. Thulinhangaren, men under hösten 1937 blev klubben uppsagd eftersom Hangar I skulle användas till andra ändamål. I Badhusparken vid Ångfärjestationen fanns emellertid en liten röd sportstuga till salu, som nu köptes av Aeroklubben, och av säljaren togs ut till Bulltofta under en nattlig transport på stadens gator.

Tyvärr skulle Taylor-Cub'en (SE-AFO) haverera söndagen den 13 mars 1938, efter det att flygföraren, den 30-årige medlemmen i Aeroklubben Seve Ströbäck hamnat i okontrollerat läge i en dimbank och totalhavererat på sjukhusområdet norr om flygfältet. Flygplanet blev totalramponerat och Ströbäck, som blivit klar med sitt cert i december 1937 och med ett trettiotal flygtimmar bakom sig, omkom omedelbart.

Under 1938 ökade medlemsantalet i Aeroklubben med 27 personer och uppgick vid årets slut till 170 medlemmar. 10 medlemmar erhöll under året flygcertifikat, och antalet flygningar som genomförts under året uppgick till 2.058 med en sammanlagd flygtid om 393 tim. 8 min. Medlemmar i Aeroklubben hade deltagit med det nya klubbflygplanet typ Piper Cub (SE-AGZ, anskaffat i juli 1938) i flygtävlingar i Halmstad under augusti och i Stockholm under september.

Några av de först utbildade eleverna i flygklubben kom med tiden att förvärva egna sportflygplan, vilka också baserades på Bulltofta. Leonid Schiptjenko kom under sommaren 1934 att skaffa ett engelskt dubbeldäckat tvåsitsigt flygplan typ Avro Avian Mk.IV, med vilket han och andra klubbmedlemmar flög fram till februari 1936. Sölve Skerving-Wester, nyligen utbildad på klubbens Taylor Cub, köpte i juni 1938 att DH 60 Moth som han använde fram till sommaren 1939.

Även bilfirman Autoropa hade flygintresserade anställda, som hyrde Hangar I för sin bilverksamhet. Bolaget köpte med tiden två flygplan som inte bara stod till bolagets eget förfogande utan även till flygklubbens. Det först anskaffade flygplanet var en fransk Caudron C.282 "Phalène" (SE-AGN) vilken användes från november 1937 fram till april 1939, då den

såldes till Danmark. I mars 1939 hade bolaget i stället skaffat en Piper Cub (SE-AHP), som användes fram till 1943.

Den 3 maj 1939 havererade Aeroklubbens Cub-flygplan (SE-AGZ) vid V:a Klagstorp utanför Malmö – dock utan personskador – och redan fyra dagar efteråt hade Aeroklubben ett nytt flygplan till medlemmarnas förfogande. Svensk Flygtjänst AB i Stockholm lånade prompt ut två Bücker-flygplan; dels ett biplan typ Jungmann, dels ett lågvingat monoplan typ Student. Den senare typen var för övrigt redan beställd av Aeroklubben men skulle inte levereras förrän efter en vecka, men fram till dess ställde firman en systermaskin till förfogande så att klubben kunde avsluta flygutbildningen för de tio elever man hade igång. "Studenten" som beställts av Aeroklubben levererades i början av juli, och fick registreringen SE-AIE.

Vid midsommartid 1939 erhöll Aeroklubben ytterligare ett skolflygplan, en Piper Cub som fick registreringen SE-AIB. Detta flygplan sattes snabbt in i skolflygverksamheten, och kom strax efter världskrigets utbrott att sättas in på målgångsuppgifter för luftvärnets och F 10's räkning. Flygplanet avyttrades först omkring årsskiftet 1943/44.

Fram till krigsutbrottet i september 1939 kom 66 certifikat att erövras. En förklaring till det stora intresset var säkerligen de låga flygavgifterna. Genom stöd från KSAK's riksorganisation och en medvetet bedriven kostnadsprofil försökte klubben hålla så låga flygavgifter som möjligt så att så många som möjligt kunde lära sig flyga. Flygtimpriset på Cub'en var ca 10 kr lägre än på Student'en; i juli 1939 låg denna kostnad per flygtimme på Cub'en på 30 kr mot 40 kr.

Det var inte enbart män som sökte sig till flygutbildningen på Bulltofta, utan även kvinnor. Kanske mest känd blev Helga Nordwall som snabbt gjorde sig oumbärlig i flygklubben. Särskilt var det hennes armkrafter som imponerade, eftersom hon utan synbar ansträngning kunde kånka iväg med tunga bensindunkar ut till klubbens flygplan, bördor över vilka mer än en karl svettats och svurit. Hon skulle 1938 få sällskap av den sjuttonåriga Ebba Gyllenkrok från Björnstorps gods utanför Dalby, vars flygintresse väckts genom ett besök, som atlantflygaren Charles Lindbergh med fru gjort på godset under sin Skåneresa 1935. I september 1938 deltog de båda kvinnorna, med klubbflygplanet SE-AGZ, i ett flygrally till Bromma där de väckte vederbörlig uppmärksamhet.

Tyvärr skulle Studenten inte bli långlivad i Aeroklubben – redan efter ett par månader avskrevs flygplanet såsom totalhavererat. Händelsen – som av

naturliga skäl upplevdes som pinsam – tystades ner och än idag är det få människor som vet anledningen till att flygplanet så hastigt ströks från Aeroklubbens inventarielista. Helga Nordwall – Aeroklubbens driftiga och manhaftiga kvinna – skulle tydligen starta upp Studenten för en flygtur, men planet visade sig vara svårstartat. Efter upprepade snapsningar av motorn och vridningar av propellern tände motorn till, gasreglaget åkte fram och låste sig varvid flygplanet rusade iväg. Hjulblocken hade tidigare tagits bort, och Nordwall fick kasta sig åt sidan för att inte träffas av propellern eller vingframkanten. Då hon vid tillfället var ensam fanns det ingen vid eller i flygplanet som kunde hjälpa henne, så Studenten stack iväg över fältet, lättade och började en flack sväng mot Östra Sjukhuset innan den åter närmade sig och slog ner på Bulltoftafältet. Delar av flygplanet lär sedan ha tagits till vara av Aeroklubbens Hjalmar Jönsson.

Statlig flygskola på Bulltofta?

Ännu under mellankrigstiden ansågs det av många att det inte var riktigt "fint" att ägna sig åt flyget, på samma sätt som ägnandet åt Moder Thalia en gång varit. För att få till stånd en ökad rekrytering och stimulera flygsporten beslöt KSAK och bröderna Florman 1927 att bilda Svenska Luftfartsförbundet och en av de första åtgärderna var att starta Aeromateriels flygskola. Man försökte även stimulera intresset för modellflyg och segelflyg, och man sökte främja framväxten av flygklubbar runt om i landet. Intresset för flyg var stort ute i bygderna, inte minst beroende på Albin Ahrenbergs rundflygningar, men förutsättningarna att bedriva flygsport var små.

KSAK's huvudsakliga uppgifter hade med tiden tenderat att inrikta sig på att representera Sverige i internationella sammanhang, vilket ledde till att man på olika håll kom att försöka få till stånd andra organisationer som så att säga mera praktiskt skulle befrämja flygsaken. I mars 1934 bildades Flygtekniska Föreningen, och i slutet av samma år på initiativ av kamrer Erik Jägerblom en riksorganisation för modell- och segelflyg. I början av 1935 bildades även Svenska Flygares Riksförbund, också det med uppgiften "att gagna svensk flygning och verka för flygningens utveckling och popularisering".

1936 fanns det totalt 36 civila flygplan, och samma år omorganiserades Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) till att bli en aktiv topporganisa-

tion för de svenska lokala flygklubbarna. Bakgrunden till detta var att Svenska Luftfartsförbundets ordförande, direktören Carl August Wicander nu tyckte att det gått för långt med splittringen, och att det gällde att skapa en svensk centralorganisation på flygets område. Resultatet blev att "gamla" KSAK och Svenska Luftfartsförbundet sammansmälte till en organisation under KSAK's namn.

I samband därmed erhöll KSAK en donation på 100.000 kr från Electroluxdirektören Axel Wenner-Gren, vilket innebar att varje ny certifikatägare skulle erhålla 300 kr i premie och hans klubb 50 kr. Vid varje årlig förlängning av certet skulle sportflygaren erhålla ytterligare en premie på 100 kr. Även under 1938 lämnades bidrag från olika håll till KSAK; Axel Wenner-Gren lämnade ytterligare 50.000 kr, medan grosshandlare Johan Peter Åhlén med sonen Gösta skänkte ett extra anslag om 50.000 kr att användas för fullständig flygutbildning jämte två års träning för 33 privatflygare. Det senare erbjudandet var dock förknippat med villkoret att KSAK skulle skjuta till en summa på 100.000 kr.

KSAK stimulerades av detta och beslöt sig för en egen insamling med målet att inte enbart 33, utan 100 ungdomar skulle beredas flygutbildning. Var och en som skänkte KSAK 1.500 kr – vilket beräknades vara kostnaden för flygutbildningen – kunde själva föreslå vilka som skulle komma i åtnjutande av bidraget. Resultatet blev att 102 ungdomar på detta sätt fick sin flygutbildning genom de s.k. "flygfarbrorsstipendierna".

I slutet av juni 1939 blev de första flygeleverna – vars utbildning bekostades av dessa "flygfarbröder" – färdiga med sin utbildning i Malmö och en ny kurs beräknades starta den 1 juli samma år för 5 à 6 elever. Stipendierna gällde utbildning till den första delen av certifikatet, den som betecknades A:1, och som i stort sett gällde för flygning i klart väder och med visuell sikt av marken. Det nya för 1939 – och som resultat av 1937 års Civilflygutredning – var de nya statliga bidragen som innebar att varje elev som blivit godkänd i läkarundersökningarna för prov till trafikflygare, kunde från staten erhålla 700 kr i bidrag för utbildning av nästa etapp, instrumentflygning (A:2).

Aeroklubben i Skånes flygutbildning blev mäkta populär, inte minst beroende på den moderna flygmaterielen samt lärarkrafterna vilka var knutna till ABA. Det innebar att det inte enbart var skåningar, som sökte sig till Malmö utan elever kunde komma från olika håll i landet. Men flygutbildningar fanns även att tillgå på andra håll. En av de dyrare

flygskolorna var förmodligen den flygskola som Svensk Flygtjänst A.B. – grundat 1936 – startade 1937. Det var en internatflygskola som var förlagd till Stigtomta flygfält utanför Nyköping. 1938 hade flygskolan två tyska Bücker Jungmann (för vilket bolag man också var svensk agent) och två engelska De Havilland Moth Major.

En av de billigare flygskolorna var förmodligen å andra sidan Hamiltons och Pelzners (segel-)flygskola vid Hammars Backar, men när denna upphörde 1936 fanns inga andra alternativ. Senare – sommaren 1937 – kom dock en internatskola för segelflygutbildning att starta i Sälen, något som möjliggjorts genom en donation från generalmajoren Ernst Linder.

På initiativ av KSAK tillsattes en statlig utredning som den 29 oktober 1938 kunde lägga fram sitt resultat, "Betänkande och förslag till statliga åtgärder för stödjande av privatflygningens utveckling i Sverige". I denna "1937 års civilflygutredning" ingick förutom förut nämnde Wicander även malmötidningen Arbetets chefredaktör, Allan Vougt. Denne var sedan flera år tillbaka medlem av Aeroklubben i Skåne och följde intresserat flygets utveckling, och hade till och med varit med i 1930 års Försvarskommitté, där ju Flygvapnet efter flera års utredande till slut 1936 framstod som "segrare". Ett resultat av civilflygutredningen blev bland annat att statliga medel anslogs till ett certifikatpremium på 700 kr, samt att flygklubbarnas materielanskaffning gynnades genom statliga bidrag motsvarande 50–60 % av inköpspriset – högst 14.400 per flygplan.

KSAK satte igång med att utvärdera vilka flygplan som skulle kunna vara lämpliga för de svenska flygklubbarna, och en typvalskommitté tillsattes. Samtidigt bad KSAK klubbarna att själva lämna förslag på lämplig typ och det visade sig nu att av 20 klubbar kom hela 14 att rekommendera det tyska skolplanet Klemm 35. I samband med KSAK's årsmöte våren 1939 offentliggjordes resultatet av undersökningen, och som lämpligast angavs Klemm 35, Bücker Jungmann, Focke Wulf Stieglitz samt den danska KZ II. Som lämpliga skolplan utöver dessa angavs även Bücker Student och Tiger Moth.

Valet av flygplan väckte debatt – inga kabinflygplan fanns med på listan – vilket ledde till att Götaverkens Bo Lundberg protesterade (som tillverkade Rearwin-sportplanet under svenska beteckningen GV 38), liksom flygklubbarna i Göteborg och Västerås, som bundit sig för GV 38. Även Aeroklubben i Skåne protesterade, och menade att skolning likaväl kunde utföras på Cub'en. KSAK försvarade sig med att anvisningarna endast var

rekommendationer, och att man skulle vara lyhörd för klubbarnas önskemål.

Det första statliga bidraget låg på 86.682 kr, och sju klubbar fick bidrag till sina flygplanköp; tre hade valt Klemm 35, två valde GV 38, en Bücker Jungmann och en – Aeroklubben i Skåne – Bücker Student (bidrag på 11.082 kr).

När det gällde satsningar på flygutbildningen diskuterade man om inte tiden var mogen för att grunda en central och statsunderstödd sportflygskola. En första början blev att KSAK hösten 1938 gjorde en framställning till Kungl.Maj:t om beviljande av ett anslag om 385.000 kr till en civilflygutbildning, och när Civilflygutredningen förelåg klar kom ytterligare en hemställan till Riksdagen att för budgetåret 1939/40 anvisa ett anslag om 564.500 kr, varav 352.000 kr avsågs för en första utbyggnad av en central civil flygskola. Till en början föreslogs att denna skulle förläggas till Bulltofta, bland annat mot bakgrund av den dittills bedrivna flygskoleverksamheten samt tillgång till ABA's piloter och verkstadskapacitet. I samband med det andra världskrigets utbrott i september1939 beslutades det att i stället förlägga skolan till Eskilstuna.

CENTRALA FLYGSKOLAN startade den 15 november 1939 på Ekebyfältet utanför Eskilstuna. Av nära 300 sökande kom 15 elever att tas ut. För skolans elever var utbildning, inkvartering och läkarundersökning helt kostnadsfri, något som hade möjliggjorts genom donationer från Wicander. Vårvintern 1940 fick man även ta hand om tio finländska flygelever, vars utbildning bekostades av finska staten. Den 9 april 1940 stängdes skolan, efter det att 27 elever blivit klara med sin utbildning, och av de kvarvarande 20 eleverna kom hälften att överföras till Flygvapnets krigsflygskola på Ljungbyhed. Trots att man från ansvarigt håll önskat använda sig av en enda typ på denna centrala skola – Klemm Kl 35 – fanns det inte ett tillräckligt antal flygmaskiner av denna typ, så andra typer som Bücker Jungmann och GV 38 fick rekvireras från olika flygklubbar.

Motiven till flygskolans existens var flera, och en viktig punkt torde ha varit beredskapsmotivet, att i fredstid få fram privatflygare vilka i ofärdstid kunde ställas till flygvapnets förfogande. Civilflygskolan skulle dessutom kunna ge en flygintresserad ungdom en ekonomiskt sett förmånlig flygutbildning, samt vara normerande för hur flygutbildningen runt om i landet skulle bedrivas. Det var inte så att all flygutbildning skulle bedrivas på den statliga flygskolan utan den skulle utgöra ett billigare alternativ till de andra

flygklubbarnas verksamhet. Skolan skulle dock även utbilda flyginstruktörer.

Utan tvivel hade utredningsmännen studerat hur det förhöll sig i andra länder, särskilt då Tyskland och England, vilka valt att satsa målmedvetet på den civila flygutbildningen men valt lite olika lösningar. Tyskland hade kanske den mest centralt styrda men också militärt inriktade civilflygutbildningen, medan den engelska utbildningen var mycket decentraliserad och regionalt betonad, samt utfördes av flygklubbarna själva eller i de paramilitära "University Squadrons".

Nu kom andra världskrigets utbrott i september 1939 att sätta stopp för en vidare utbyggnad av den centrala Flygskolan samt flygklubbarnas verksamhet. Till att börja med infördes bensinstopp för flygklubbarna, och endast den Centrala Flygskolan kom att tilldelas en bensinmängd om 5.000 liter. Sammanlagt 111 elever tvingades vid detta tillfälle att avbryta sin flygutbildning på grund av krigsutbrottet, men en del kunde fullfölja denna om de hade turen att antas till antingen Flygvapnets krigsflygskola eller den reservflygskola som nu började organiseras.

Behovet av sportflygplan var således stort åren närmast före det andra världskrigets utbrott, och det var flera som nu såg möjligheter att tjäna pengar på agenturer för den ena eller andra firmans räkning. Tandläkaren Sölve Skerving Wester hade förgäves försökt få Edmund Sparmann intresserad av ett tvåsitsigt skolflygplan, byggt på dennes "Sparmann-jagare", men då dennes intresse var ljumt försökte han istället få agenturen för det amerikanska Ryan-skolplanet. I tron att Gösta Andrée på sin resa i USA för Götaverkens räkning skulle skaffa just Ryan-agenturen, slog han emellertid tanken ur hågen. Han fick i stället erfara att Klemm inte hade någon agent i Sverige, trots att bolaget sålt en flygmaskin, som hamnade i Norrköpings Flygklubb, och Skerving Wester lyckades nu få agenturen trots att all hans erfarenhet av flygning endast omfattade 27 timmar på Aeroklubben i Skånes Taylor Cub.

Efter det att typvalskommittén lämnat sitt utlåtande befanns de båda Klemm-typerna 25 och 35 med på listan över lämpliga flygplan, men det fanns ett aber: priset. Wester lyckades pruta ner det svenska utpriset från 29.000 kr till 24.000 kr – och då ingick även en hel del extrautrustning. Efter inflygning i Tyskland återvände Wester till Sverige med en Klemm 35 och tillsammans med piloten Ulf Christiernsson – vilken flög för det svenska Kartverket – påbörjades en demonstrationstur till de svenska flygklubbarna

under våren 1939. Skerving Wester lät inregistrera ett bolag, AB Flygplan, och de första beställningarna strömmade in. Nu började också de första Klemmarna anlända till Bulltofta, men samtidigt bröt kriget ut.

På hösten 1939 kom de första statliga beställningarna in; dels skulle den centrala flygskolan starta i Eskilstuna, och KSAK önskade omedelbart två Klemm 35. Efterhand utökades beställningarna så att 17 Klemm 35 totalt kom att levereras till KSAK. Efter ett års verksamhet hade antalet Klemmar i det svenska flygplanregistret ökat till 23 st, och på våren 1940 kom Flygvapnet att beställa sina första flygplan av typen Klemm 35. Efterhand växte beställningarna till att omfatta 74 flygplan, av vilka de flesta gick till Krigsflygskolan på Ljungbyhed och Eslöv, samt Flygreservskolorna i Malmö, Eslöv och Eskilstuna.

Bolaget fick mycket att göra på Bulltofta. Trots att tyska Luftwaffe själv hade beställt 1.000 Klemm 35 för egen räkning, var exporten ännu fri från Tyskland och man lyckades pressa fram de svenska beställningarna ur Klemmfabriken i Böblingen. De första flygplanen levererades av tyska piloter, men efterhand kom de med järnväg till Malmö, och på Bulltofta i ABA's hangar kom planen att ses över, målas om och sedan rullas ett par hundratal meter för att användas av Flygvapnets första Flygreservskola. Enligt uppgift hände det ett par gånger att Klemm-flygplanen provflögs på Bulltofta med blandad svensk och tysk målning/märkning, eftersom behovet av planen var så pass stort att målningsverkstaden inte hann med. ABA ställde sin verkstadspersonal under ledning av Axel Nordström till förfogande, och när F 10 väl hade etablerat sig på Bulltofta, kom flottiljingenjören Kjell Jälltoft att svara för provflygningarna.

DET ANDRA VÄRLDSKRIGET BRYTER UT

Den 1 september 1939 anföll den tyska krigsmakten Polen, och efter att förgäves ha försökt få Tyskland att avbryta sina krigshandlingar, förklarade England och Frankrike Tyskland krig. Det andra världskriget hade börjat.

För Malmös och Bulltoftas del innebar kriget en del förändringar; en planerad flygdag i Aeroklubbens och ABA's regi fick skjutas upp till en obestämbar framtid och flygklubbsverksamheten upphörde på grund av att bensinrestriktioner infördes. Flygtrafiken kom att under dessa dagar störas av ovisshet, och olika turer till de länder som var direkt berörda av kriget ställdes tillfälligt in. Däremot fortsatte "pendeln" mellan Bulltofta och Kastrup.

Kriget medförde efter en tid dessutom att Bulltofta först tilldelades en militär flygskola, senare också ett jaktflygförband och ett luftvärnsregemente, som gemensamt skulle svara för luftskyddet av den skånska provinsen. Erfarenheterna från det spanska inbördeskriget hade visat inte bara på bombflygvapnets fruktansvärda förödelse av städer och frontlinjer, utan också på att såväl jaktflyget som luftvärnet behövdes för att avvärja det offensiva hotet bombplanen utgjorde.

1930 års Försvarskommission hade visserligen diskuterat möjligheten att förse de tre största svenska städerna med egna till stadens luftförsvar knutna jaktförband, men genom 1936 års försvarsbeslut kom endast jaktflygflottiljen F 8 vid Barkarby/Stockholm att uppsättas. I december 1939 diskuterade man om inte Göteborg och Malmö nu borde förses med var sin jaktflottilj, och den 28 februari tillstyrkte den svenska riksdagen uppsättandet av de båda förbanden.

Utvecklingen av flygteknologin och bombflygvapendoktrinen i början av 1930-talet gav upphov till olika satsningar på såväl det passiva som det aktiva luftskyddets område. Med "passiva" åtgärder menades olika slag av försvarsmöjligheter som skulle stärka civilbefolkningens möjligheter att

klara ett fientligt bombanfall mot hemorten, vilket innebar information om luftkrigets mål och metoder, hemskyddshjälp och första-hjälpen-åtgärder, samtidigt som man lät inrätta skyddsrum i bostadsområden, på offentliga platser och på industrierna. Med "aktiva" åtgärder menades då insatser som innebar anskaffning av luftvärnspjäser och/eller jaktflygförband knutna till hemortens försvar.

Till att börja med bildades den 4 december 1935 Malmö Luftförsvarsförening, som skulle verka för att "de åtgärder av olika slag som är nödvändiga för befolkningens skyddande vid luftanfall blir vidtagna". Föreningen samlade in pengar för att köpa luftvärnsmateriel och för att utbilda personal att sköta materielen. Man satte också igång med ett omfattande informations- och utbildningsarbete på det civila luftskyddets område. Luftvärnsutbildningen kom igång i början av 1936 i samarbete med Malmö Landstormsförening, och den 17/18 juni samma år – och veckan efter det att Lappland störtat invid Bulltofta – kunde malmöborna stifta bekantskap med ett modernt 7 cm luftvärnsbatteri på Bulltofta, vilket förevisades såväl under dagtid som nattetid. De första skjutningarna mot luftmål av Malmö Landstormsförening ägde rum den 3 och 10 april 1938 på Klagshamns udde, och ett år senare hade man på frivillighetens väg fått in nära 2 miljoner kr. Det blev då möjligt att köpa in ett 7,5 cm luftvärnsbatteri om 3 pjäser och ett centralinstrument, 16 st 40 mm automatkanoner typ Bofors L 40, samt 8 st 20 mm lätta automatkanoner.

Malmös första militära luftvärnsförband, Lv A3, kom till i mars 1939, och i september samma år, bildades 1. lvdiv under kapten Ernst Jakobsson vid A 3 samt en Utbildningscentral Malmö. Den 1 oktober ombildades dessa till Malmö Lv-div, A 10M, vilken i oktober 1942 omvandlades till Lv 4. Samtidigt blev luftvärnet ett eget truppslag. Till en början användes Ribersborgsstranden där utbildningen ägde rum, medan administration och förläggning fanns i Gamla Museet (Stadsbiblioteket), Gamla Borgarskolan och på Repslagaregatan. Först på hösten 1943 kom Lv 4 att flytta till nya och mera ändamålsenliga lokaler i Husie.

Redan från starten kom Aeroklubben i Skåne att vidtalas för målflygningar med sina flygplan, även nattetid. Under dagen fick de mera erfarna flygeleverna utföra dessa målflygningar, medan de på natten utfördes av flygläraren med någon av flygskolans elever i baksitsen.

Flygreservskola 1

KSAK hade ju planerat att låta starta en central civil flygskola, och man hade undersökt möjligheten att förlägga denna till Bulltofta. I samband med krigsutbrottet – och för att tillfälligt kunna lösa det akuta behovet av flygutbildad personal till Flygvapnet – beslöts det att sätta igång med flygskolan. Av säkerhetsskäl kom denna dock att förläggas till Eskilstuna på Ekebyfältet, men med tanke på att Flygvapnet självt önskade komplettera den ordinarie krigsflygskolans utbildning beslöts det att starta en så kallad Flygreservskola på Bulltofta. I första hand avsågs att ta in värnpliktiga som önskade söka flygutbildning, samt civilt utbildade flygare som hade eller höll på att avsluta sin utbildning vid tiden för krigsutbrottet.

Skolan startade den 1 december 1939 och höll på fram till den 20 april 1940, och vid inryckningen omfattade kursen 39 elever. Chef för denna skola var Nils H.Dahl och från Krigsflygskolan erhöll man lärarkrafter. Tillgången på flygplan var till en början dålig; skolan tilldelades några Sk 11

Flottiljchefen Knut Zachrisson (längst t. v.) var en sträng men respekterad officer av den gamla skolan, som hade svårt att fördra fel hos underordnade. Det var inte alltid han fann sig i den uppsluppna attityd som yngre men krigsvana amerikanska flygare kunde uppvisa. (John Nilssons samling, Lund)

Tiger Moth och SK 12 Stieglitz, samt efter en tid även Klemm 35 efterhand som de levererades av AB Flygplan till FV. För att lösa behovet av flygplan tog FV också över de av KSAK beställda Klemm'arna. Även en S 6 Fokker – ett av flygvapnets spaningsflygplan – hade levererats till flygskolan. Marktjänsten sköttes av ett basförband ur F 5, lett av Ivar Lysén.

I den första kullen fanns flera elever som under hösten tvingats avbryta sin pågående flygklubbsutbildning, och flera av dessa skulle med tiden bli framstående personer inom flygets värld. Eller vad sägs om följande; J 35-konstruktören Erik Bratt, SAAB's provflygare Bengt Olow, Sterling Airways Anders Helgstrand, Linjeflygpionjären Torvald Andersson! Flygeleverna förlades till en fastighet på Eriksdalsgatan (vilken även rymde en bowlinghall), och lokaler för utbildning hyrdes av ABA i Hangar III.

I samband med påsken 1940 överflyttades Reservflygskolans verksamhet till Ljungbyhed, och i samband med det tyska överfallet på Danmark och Norge den 9 april 1940 flyttades hela verksamheten till Örebro.

Behovet av flygare kvarstod ändå för Flygvapnet, och två nya reservflygskolekurser startade; Reservflygskola II startade den 29 januari 1940 i Eslöv, evakuerades till Eskilstuna (i Centrala Flygskolans gamla lokaler) den 9 april och avslutade sin utbildning den 8 juli. Reservflygskola III startade i Örebro den 22 april, men kom efter det att allt lugnat sig, att flytta till Eslöv i slutet av juli 1940. På Eslövsfältet kom nu Flygvapnets "ordinarie" reservflygskola att verka ända fram till krigets slut.

Tionde jaktflygflottiljen på Bulltofta

Den 1 mars 1940 fick Flygförvaltningen Kungl.Maj:ts bemyndigande att sätta upp den Tionde Flygflottiljen, som enligt planerna skulle vara fullt operativ den 1 april 1941. Redan under sommaren 1940 sattes ett detachement upp på F 8 Barkarby under befäl av major Knut Zachrisson. Det skulle utgöra grunden till den nya flygflottiljen, och från F 8's depå fick man 12 st dubbeldäckade engelska jaktflygplan typ J 8, Gloster Gladiator. Nio av dessa plan hade faktiskt redan varit i strid eftersom de tidigare tillhört det svenska jaktflygförbandet F 19 som tjänstgjort i Finland. Vid månadsskiftet september–oktober flyttade F 10 detachement från F 8 till Bulltofta, och under den följande månaden erhöll man ytterligare flygplan av samma typ från F 9 vid Göteborg.

Baseringen av F 10 till Bulltofta var en nödlösning, och frågan om var den

permanenta flottiljen skulle förläggas fick lösas senare under kriget. Bulltofta var dock en fullgod plats, och på fältets norra sida fanns gott om utrymme för att placera hangar- och kanslibyggnader. Däremot medgav inte utrymmet eller tiden att bostäder uppfördes, utan personalen fick förläggas på olika håll i staden. Ett par bostadshus samt det gamla, till bostäder ombyggda, vattentornet i Kirseberg, förhyrdes liksom Malviafabrikens lokal vid Kirsebergstorget dit personalmatsalen ("Restaurang Malvia") förlades. Trots detta gällde vanliga militära rutiner, och vid vissa förläggningar fanns till och med en vaktkur placerad framför entrén. Innan kanslibyggnaden på Bulltofta förelåg klar utnyttjades Villa Höja vid Lundavägen som F 10 kansli, för att därefter användas som marketenteri.

Rekrytutbildningen ägde rum vid Kirsebergsskolan och i Beijers Park, där också korum, exercis och högtidsdagar hölls. Sjukavdelningen låg långt ifrån flygfältet och Kirseberg. Flottiljläkaren Erik Ahlqvist hade sin mottagning i en förhyrd lägenhet vid Värnhemstorget.

För personalen innebar detta ett ständigt marscherande i trupp mellan flottiljens olika tillhåll, endast furirer och högre befäl hade tillstånd att gå eller cykla enskilt till och från flottiljområdet.

Verkstadsutrymmen och tillhörande kontorsutrymmen ordnades i ABA's Hangar II, men från våren 1941 kom flottiljens behov av hangar- och kontorsutrymmen att ordnas genom att 17 olika byggnader uppfördes på Bulltofta-fältets norra sida, för en sammanlagd slutkostnad om 770.596 kr och 54 öre. Fyra divisionsbaracker, fyra hangarer, en kansli- och en vaktbarack uppfördes först tillsammans med en värmecentral, vilka i stort sett stod färdiga för slutbesiktning i november 1941. 1942 tillkom en förrådsbyggnad, ett skjul för oljefat och bensindunkar, samt en barack som innehöll dels manskapsmässen samt rummet för en Link-trainer (en liten flygsimulator i vilken piloterna kunde träna instrumentflygning). Hangar I, som efter att ha använts en kort tid som tennishall hade flyttats till fältets norra sida 1939 och hyrts ut till den agentur som skulle sälja Taylor Cub-flygplan i Sverige, kom nu till användning för F 10's räkning. Väderleks- och signalcentral upprättades i Bulltoftagårdens corps de logis strax öster om flottiljområdet.

Tionde jaktflygflottiljen skulle ursprungligen utrustas med i USA beställda jaktplan typ Vultee 48 C "Vanguard", vilka skulle betecknas J 10. Till en början beställdes 60 st av detta plan, samt senare ytterligare 84 plan. Händelseutvecklingen ute i Europa under våren 1940, då tyskarna först gick

till angrepp mot våra nordiska grannländer Danmark och Norge den 9 april och mot Frankrike och Beneluxländerna i maj, skulle emellertid få den amerikanske presidenten att den 2 juli 1940 hemställa om totalt exportförbud av krigsmateriel. För Sveriges del innebar detta plötsligt att köpet av totalt 144 J 10, 60 jaktplan typ P-35 (J 9 i FV), och 60 lätta bombplan typ Seversky 2P-A (B 6) helt omintetgjordes. Flygförvaltningen fick – för att de planerade flottiljerna i FV skulle kunna komma till stånd – söka flygplan i andra länder.

Italien blev det land varifrån FV nu skulle inköpa en stor mängd flygplan, och för F 10's del kom det italienska jaktplanet Reggiane 2000 "Falco" att anskaffas i ett antal om 60 st. De två första planen anlände flygvägen från Italien till F 10 den 21 och 26 september 1941, medan resten först transporterades på järnväg till Flygvapnets Centrala Verkstäder i Linköping för att monteras och sedan leveransflygas ner till Bulltofta. Först under våren 1942 kunde den första J 20-divisonen uppsättas, den andra divisionen var förlagd till Rinkaby utanför Kristianstad. Under sommaren

Bulltofta fick jämte Sövdefältet och Rinkaby på Österlen ta emot de flesta nödlandade utländska flygplanen, och tidvis såg Malmös flygstation mera ut som ett amerikanskt krigsflygfält i East Anglia än en svensk inrikesflygstation. (John Nilssons samling, Lund)

kom tredje divisionen att lämna sina J 8 för de nya italienska planen, och senare under hösten kom även den första divisionen att förses med de nya jaktplanen.

Hur kom man i Malmö och på Bulltofta att märka av kriget? Redan på krigets första dag beslöt ABA att slopa nattpostflygningarna samt ställa in linjerna Amsterdam – Paris och Berlin – Zürich. Tillfälligt inställdes även linjen Berlin – Stockholm men denna återupptogs den 6 oktober 1939. Den 6 september beslöt ABA att helt ställa in linjen Stockholm – London. Först den 13 november kunde Englands-trafiken återupptagas, men gick då från Stockholm och över Nordsjön. Trafiken Oslo – Göteborg – Köpenhamn kunde fortsätta efter ett avbrott mellan den 3 september till den 18 oktober. Linjerna till Köpenhamn, Helsingfors och Moskva fortsatte utan avbrott.

Händelserna den 9 april 1940 lade ytterligare hämsko på verksamheten; linjen Malmö – Köpenhamn avbröts den 9 april och återupptogs först den 1 juli 1940, medan Berlinlinjen fortsatte orubbat. Däremot inställdes helt linjen Köpenhamn – Göteborg – Oslo. Det tyska anfallet mot Sovjetunionen 22 juni 1941 ledde till att trafiken på Moskva upphörde. Till slut kom ABA's linjenät för resten av kriget att omfatta sträckorna Stockholm – Åbo – Helsingfors, Stockholm – Malmö – Berlin samt Malmö – Köpenhamn – Berlin. Försöksvis hade ABA även en viss kurirlinje mellan Stockholm och Aberdeen i Skottland.

Den tyska ockupationen av Danmark och Norge tidigt på morgonen den 9 april 1940 skulle alarmera flygplatsmyndigheterna på Bulltofta. Under hela natten och på morgonen hade man märkt av såväl fartygstransporter som de tyska Junkerstransportplanens flygningar norrut längs Öresund, och när så de första underrättelserna kom, att tyskarna landsatt trupper i Köpenhamn och i Oslo, var det många som oroade sig för en motsvarande tysk landsättning i Sverige. På Bulltofta kom tidigt på morgonen hela flygfältet att fyllas av allehanda kärror och hinder för att förhindra tyska flygplan att landa på fältet.

Något som emellertid också skulle oroa många var sabotagebranden av Hangar III tio minuter i två på morgonen den 9 april 1940. Den hade anstiftats av en tyskfödd flygmekaniker på Bulltofta som värvats av den tyska underrättelsetjänsten. Tre flygplan, som funnits i hangaren, hann dras ut, men en stor del av hangarens östra del blev mer eller mindre totalförstörd. Elden, som hade börjat i källaren, förstörde administrationsbyggnadens två nedersta våningsplan, och själva brandsläckningsarbetet blev svårt.

Även om många flygplan såg relativt oskadade ut, så räckte det med att en tysk projektil slitit av oljeledningar för att besättningen valde att ta sig till Sverige hellre än att riskera nödlandning över det ockuperade Europa. (SFF-Skåne arkiv)

Fyra brandmän blev mer eller mindre rökskadade, trots att de hade syrgasutrustning för att kunna bekämpa röken och elden.

Under ockupationsåren kom även det danska flygbolaget DDL att besöka Bulltofta ofta, inte minst med anledning av flygrutten Köpenhamn–Rönne, men också för att förhindra befarade tyska försök att lägga beslag på det danska bolagets flygplan, samt för att kunna tanka flygbensin som tyskarna på Kastrup hårt ransonerade till egen fromma. Vid vissa tillfällen kom DDL's stora fyrmotoriga passagerarеflygplan Focke Wulf "Condor" att parkeras på Bulltofta för att förhindra att tyskarna lade beslag på flygplanet för egna syften, särskilt då vid krigsslutet.

Aeroklubbens flygplan och piloter kom även att tas i anspråk i krigsberedskapen, inte minst när det gällde målgång och målbogsering för militären, luftvärnet och F 10. Något som kunde expandera under krigsåren var segelflygutbildningen, och man samverkade även med personalen på andra sidan fältet, på F 10, vilka också bedrev egen segelflygverksamhet.

Den kände autogiropiloten Rolf von Bahr kom att stationeras på Bulltofta med sin autogiro och tas i anspråk för såväl målgångsuppgifter som annan verksamhet, vilka kunde omfatta allt från isspaning vissa kalla vintrar, eller minspaning längs Östersjön. Med i förarsitsen hade han för den händelse nödlandning måste vidtagas i regel en flaska whisky och en Sherlock Holmes-roman.

Autogiron hade förvisso utomordentliga nödlandningsegenskaper, men något sjövärdigt flytetyg var den inte. Den 13 september 1940 tvingades von Bahr nödlanda på vattnet i samband med minspaning utmed den trafikerade Falsterboleden med sin först anskaffade autogiro (SE-ADU) efter det att motorn lagt av. Flygplanet sjönk nästan omedelbart, och flygföraren fick tillbringa nästan en hel timma i vattnet innan han plockades upp av en dansk fiskebåt. Von Bahr landsattes i Skanör, och efter några dagar kunde autogiron bärgas. Den 15 mars 1943 var det dags för von Bahr med nästa haveri, denna gång i vattnet strax utanför Barsebäck. Haveriet skedde med en före detta dansk militärmaskin som han lyckats köpa in från Danmark i november 1940 och som fått den svenska registreringen SE-AKW.

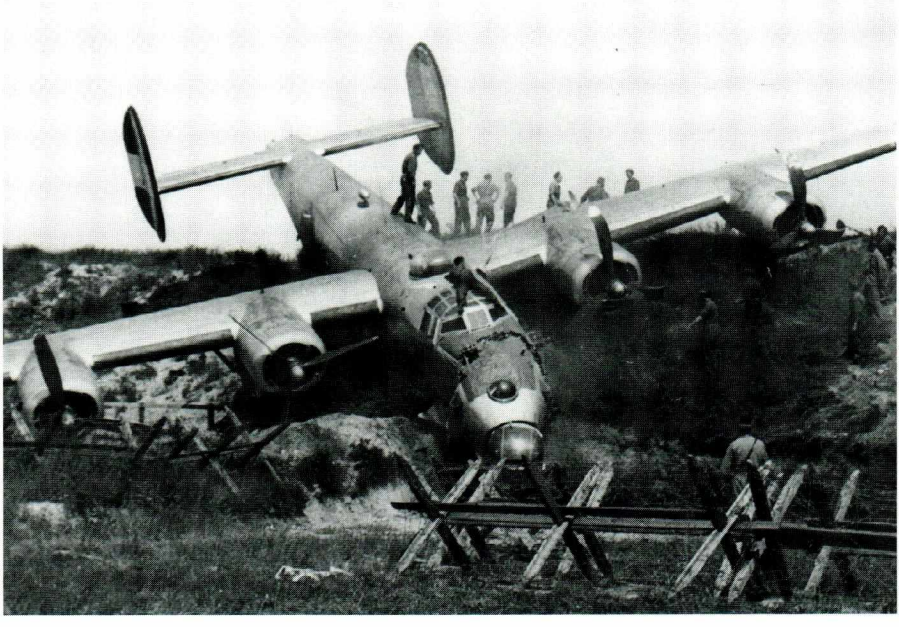
Det som kanske främst skulle föra kriget in på Malmös knutar var inte enbart enstaka nedsläppande av bomber över staden då och då, utan de många nödlandningarna av flygplan från de krigförande ländernas flygvapen. Till en början var det främst tyska militärflygplan som fick landa på Bulltofta efter motorkrångel eller navigationsfel, men allt efter som de allierade trappade upp bombkriget mot Tyskland ökade också andelen engelska och amerikanska flygplan. Omkring 329 utländska flygplan kom under det andra världskriget att antingen haverera eller söka nödhamn på svensk mark; av 63 engelska flygplan kom 23 att hamna i Skåne, och första gången ett engelskt flygplan landade på Bulltofta var den 9 augusti 1944 då ett engelskt fotospaningsplan typ De Havilland Mosquito sökte nödhamn efter motorkrångel över Tyskland. De flesta engelska planen som hamnade i Skåne kom i regel på nätterna och blev mer eller mindre avskrivna som totalhaverier med många dödsfall som följd.

Av totalt 125 tyska flygplan som hamnade i Sverige under krigsåren, kom 53 att hamna i Skåne. 14 av dessa landade på Bulltofta; det första tillfället var den 27 oktober 1941. Ett tyskt enmotorigt lågvingat skolplan typ Arado Ar 66 hade förvillat sig över till Sverige på grund av dåligt väder efter en flygning över Själland. Vid det andra tillfället kom en tremotorig Junkers att

landa på Bulltofta på grund av dåligt väder den 29 maj 1942. De tyska flygplanen fick i regel lämna Sverige sedan tyska myndigheter lämnat en godtagbar förklaring till händelsen och en ursäkt till de svenska myndigheterna. I samband med Nazi-Tysklands definitiva sammanbrott kom det en hel del tyska transport- och jaktplan – företrädesvis från Baltikum – med flyktingar ombord. Dessa flygplan överlämnades till Sovjetunionen efter krigets slut.

Det största antalet överflygningar och nödlandningar svarade emellertid det amerikanska flygvapnet för. Första gången ett amerikanskt bombplan nödlandade i Skåne var den 9 oktober 1943 då Bulltofta fick sin första amerikanska gäst i form av en B-17F, en fyrmotorig "Flygande Fästning". Under krigsåren kom 141 amerikanska flygplan att nödlanda i Sverige, och 99 av dessa hamnade i Skåne. 52 av dessa angjorde Bulltofta, men många av flygplanen som landade på andra håll i Skåne flögs efter en viss tid till Bulltofta för inspektion och översyn, innan de flögs upp till en stor

Många av de skadade tunga fyrmotoriga flygplanen hade svårt att bromsa upp på det korta Bulltoftafältet, och många flygplan rullade förbi fältgränsen, staket eller jordbankar. (SFF-Skåne Arkiv)



uppställningsplats på Hässlö utanför Västerås. De flesta allierade flygplan anlände till Skåne och Bulltofta framför allt under det sista krigsåret, från sommaren 1944 fram till maj 1945. Mot slutet av 1944 började Bulltofta mer likna en amerikanska flygbas i England än en svensk inrikesflygstation.

Amerikanarna skulle sätta sin prägel inte bara på Bulltofta utan även runt om i staden. Till skillnad från de enstaka engelska eller tyska flygarna var amerikanarna så många fler som skulle tas om hand. Många var skadade eller psykiskt medtagna av upplevelserna över Tyskland, och de skulle tas om hand, plåstras om samt inkvarteras och utfrågas. Ett amerikanskt bombplan hade ju en besättning på omkring 8 man ombord, och som exempel kan nämnas att ombord på de 16 bombplan som anlände till Bulltofta den 20 juni fanns 150 besättningsmän, vilka skulle tas om hand. Man försökte oftast redan samma dag skicka iväg besättningsmännen till interneringsläger i Mellansverige, medan andra inkvarterades i 3. divisionens förläggning på Floragatan. Den amerikanska beskickningen i Stockholm hade ett flertal män stationerade i Malmö för att hjälpa till med personalfrågor, samt med flygplanen. Till sitt förfogande hade de en amerikanskregistrerad Willys Jeep, som tydligt märktes på Malmös gator.

Den svenska behandlingen av de amerikanska flygarna skilde sig betydligt från hur tyskarna bemöttes. Det var inte ovanligt att de lämnade sina förläggningsplatser i Malmö och strövade omkring på staden, eller på egen hand sökte sig upp till Stockholm och den amerikanska beskickningen. Efter en viss tid i de svenska interneringslägren skickades flygarna tillbaka till England i de kurirflygplan som flög över Nordsjön, och det hände några gånger att flygare fick nödlanda i Sverige för en andra gång. På de amerikanska flygarnas kartor fanns de skånska flygfälten Bulltofta, Sövde, Ljungbyhed och Rinkaby väl utmärkta, vilket innebar att nödlandningsplatserna var väl kända. Mot slutet av 1944 och under våren 1945 kom de amerikanska flygplanen att flygas tillbaka till England av amerikanska besättningar. De flygplan som inte kunde flyga eller hade fått släppa till som reservdelslager skrotades på platsen eller såldes till ABA för att användas på långlinjerna.

F 10 visade upp sig för malmöborna vid ett antal tillfällen, och det första gick av stapeln den 31 maj 1942 i samband med "Flygvapnets Dag". Omkring 25.000 åskådare dök upp på Bulltofta för att bese flottiljen och de flygningar som genomfördes. Inledningsvis hade en J 8 ställts upp på Stortorget som reklam för flygdagen, och på flygdagen kunde F 10 för första

gången visa upp tre fulltaliga divisioner. Utöver flottiljens egna flygplan deltog även en division J 9 från F 8 som bedrev övningar i Skåne. F 10 visade upp sig i luften med 3 st J 8 som genomförde ett konstflygningsprogram, målskjutning och luftstrid med J 20. Den militära uppvisningen avslutades med en parad genomförd av de fyra divisionernas jaktplan, inalles 32 flygplan. Därefter visade F 10 och Aeroklubben upp sina segel- och glidflygplan. Det "utländska" inslaget utgjordes av en tysk Ju 52/3m, vilken två dagar tidigare landat på Bulltofta efter felnavigering.

En annorlunda flygdag genomfördes den 2 oktober 1944 då över tusen gymnasister fråns skolor i Malmö, Lund och Landskrona inbjöds till F 10. Arrangemangets syfte var att intressera ungdomarna för Flygvapnet, och flottiljen hade ordnat med en omfattande markutställning. En division J 20 hade ställts upp i rad bredvid varandra med träbryggor över vingarna så att elever och lärare kunde studera förarsitsarna under sakkunnig ledning från flottiljens personal. Stort intresse rönte en delvis demonterad amerikansk B-17 "Flygande Fästning" som mer eller mindre användes som klätterflygplan. Förutom en flyguppvisning med J 20 visade amerikanska piloter upp såväl ett B-24-bombplan ("Liberator") samt ett jaktplan typ P-51 "Mustang".

Först vid krigsslutet fick malmöborna tillfälle att på närmare håll studera de amerikanska och tyska nödlandade flygplanen. Den 29 april 1945 hade F 10 öppet hus i samband med temadagen "Köpenhamn i Malmö", men en riktig flygdag på Bulltofta fick de uppleva först söndagen den 10 juni 1945. Kriget i Europa hade slutat en månad tidigare, och alla taggtrådshinder var bortplockade inför vad som skulle bli F 10's första flygdag i fredstid. Spåren från kriget kvarstod emellertid, genom ett 15-tal utländska flygplan, främst av tyskt ursprung som kommit under krigets slutskede med flyktingar från östfronten ombord.

Omkring 40.000 åskådare hade mött upp på Bulltofta för att delta i "Flygets Dag". Inträdet hade varit gratis, men en omfattande försäljning av flygdagsnålar genomfördes, liksom en gissningstävling där man för 1 kr skulle gissa höjden på ett deltagande flygplan. Vinsten på den senare tävlingen utgjordes av en flygtur över fältet efter flygdagens slut, och intäkterna från dessa försäljningsinsatser skulle gå till tre ändamål: dels till Kungafonden, dels till en minnestavla över F 10's fallna flygare som skulle sättas upp i Kirsebergskyrkan. En liten del av intäkterna skulle dessutom tillfalla Malmös adoptivstad Vasa i Finland.

Speaker på flygdagen var F 10's löjtnant Iacobi, och den innehöll ett blandat civilt och militärt inslag. Segelflygarna började först med sin uppvisning, och därefter kom fänrik Ekström att genomföra en avancerad uppvisning med skolflygplanet Sk 12. Något som väckte uppmärksamhet var hans flygning med Sk 12'an liggande på rygg runt hela fältet. F 10 hade nu fått ett nytt jaktplan, den svensktillverkade J 22 som hade börjat levereras till flottiljen sedan april, och det föll på fanjunkare Jönssons lott att visa upp detta flygplan enskilt för publiken. Därefter följde en uppvisning av F 10's tre divisioner samt en avslutande luftstrid mellan en J 22 och ett J 26-jaktplan från F 16 i Uppsala. En amerikansk "Flygande Fästning" visade också upp sig i luften, och gjorde bland annat en förbiflygning på lägsta höjd, något publiken säkert uppskattade.

Under kriget hade det slutligen fastställts var F 10's permanenta förläggning i Skåne skulle vara, och den 1 oktober 1945 kom flottiljen officiellt att flytta till Barkåkra utanför Ängelholm. Som en slags avskedsflygdag från F 10's sida kunde flygdagen den 26 augusti betraktas, vilken i praktiken var ett samarrangemang mellan Aeroklubben i Skåne och F 10 i anslutning till att Aeroklubbens nya hangar skulle invigas.

Nära 45.000 personer besökte tillställningen, som inleddes med att hangaren invigdes. Aeroklubbens verksamhet hade expanderat under kriget och klubben bestod nu av 515 medlemmar. Särskilt segelflygsektionen under instruktören Karl-Erik Rosenkvist hade vuxit starkt, bland annat hade man utbildat uppemot 350 ungdomar samt genomfört ca 12.000 starter. Detta innebar att Aeroklubben i Skåne bortsett från Stockholm var landets största flygklubb. Behovet av en egen flyghangar var därmed stort, och en hangarbyggnadskommitté bildades under ledning av grosshandlaren Albin Frantz. Dålig väderlek och metallarbetarstrejken i krigets slutskede hade försenat bygget ordentligt. Hangaren var placerad norr om Hangar II och den under kriget tillkomna flygplatsterminalen vid Smedstorpsgatan. Den var rymlig och hade gedigna mått (bredd 38,5 m, djupet 14,5 m och högsta höjd 9 m), samt rymde förutom flygplanen även fordon, kringutrustning och vissa verkstadsbänkar. Byggkostnaden hade legat på 35.000 kr vilket klubben stått för, men man hade erhållit 9.000 kr i statliga bidrag.

Flygdagen började traditionellt med att modellflygarna och segelflygarna visade upp sig. Vädret var vackert men vinden nyckfull, vilket ställde till med problem för de förra. Segelflygarna hade däremot en bra vind denna dag och kunde göra väl ifrån sig.

Uppsalaflottiljen F 16 hade vid tillfället en division Mustangjaktplan baserad i Skåne för övningar, och dessa kom nu för att visa upp sig för publiken. Ett uppskattat inslag var inflygningen över fältet i V-form. F 10's sergeant Nylén visade därefter upp flottiljens Weihe, samtidigt som en Moth drog upp sergeant Hultqvist i det svenskkonstruerade segelflygplanet F 1. Efter dessa uppvisningar som tydligt visade på vilken nivå segelflyget nu befann sig jämfört med 10 år tidigare, kom en formationsflygning att följa, bestående av tre motorflygplan som drog upp var sin Grunau Baby.

Bertil von Bahr, yngre bror till Rolf samt dennes mekaniker under krigsåren, kom därefter att visa upp broderns autogiro, varefter trafikflygaren Lindström visade upp ett litet sportflygplan som tillverkats i Danmark under kriget men smugglats ut i delar och satts samman i Sverige, KZ.III "Lärkan". Löjtnant Ekström upprepade sedan sin bravad från den förra flygdagen att visa vilka halsbrytande konster man kunde göra med en Sk 12, särskilt då ryggflygningen runt flygfältet.

Fanjunkare Jönsson visade därefter upp F 10's J 22 i enskild uppvisning, och uppmärksammat var en lågflygning in över fältet i nära 600 km's fart. Därefter följde en stor formationsflygning med en division J 22, som avslutade med att först flyga i en gruppering som tecknade bokstaven "S" och sedan ett "E".

Även de "tyngre" flygplanen fick en chans att visa upp sig på flygdagen, då det gamla svenskbyggda bombplanet Junkers Ju 86K (B 3) samt det nya attackbombplanet SAAB B 18 visade upp sig. Från B 18 släpptes också ett föremål i fallskärm, som visade sig vara Karlssons Klisters åsna helt i tyg och i stor skala.

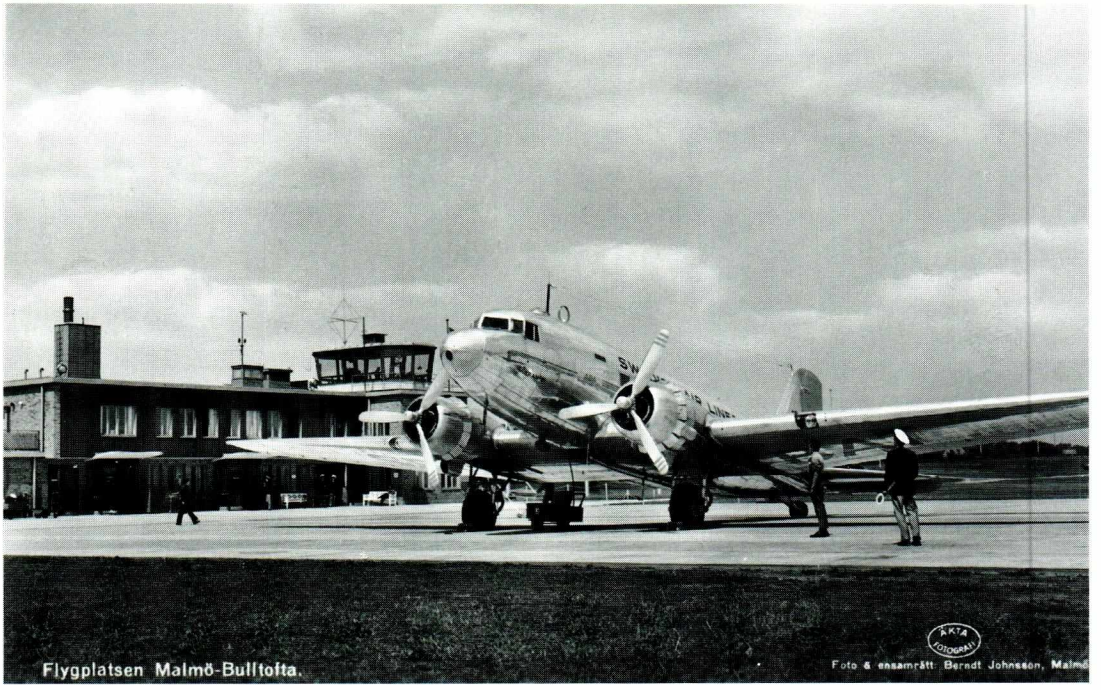
På måndagen fortsatte det officiella avskedet, och på kvällen marscherade hela flottiljen in till Stortorget, där överste Zachrisson tackade Malmö för den tid som varit. Från stadens sida deltog stadsfullmäktiges förste vice ordförande, riksdagsmannen Erik Hagberg, och båda talarna kom att beröra det goda förhållande som rått mellan flottiljen och staden. Efter högtiden marscherade flottiljen till Folkets Park för ett mera avspänt firande. Flyttningen till Barkåkra genomfördes den 1 oktober, vilket innebar att Malmö stads flygfält, Bulltofta, återgick till förkrigsårens civila verksamhet.

BULLTOFTAS FRAMTID OCH ABA'S EFTERKRIGSPLANERING

*D*et Bulltofta som militären lämnade efter sig i oktober 1945 skilde sig inte mycket från 1940 års flygplats annat än i två avseenden: att Flygvapnet på fältets norra sida uppfört ett antal kansli- och hangarbyggnader för F 10's räkning samt att en ny flygterminalbyggnad uppförts 1943 på fältets västra sida invid Smedstorpsgatan.

Det hade tagit lång tid för ABA att få en särskild byggnad och terminal för flygpassagerarna, vilka använt sig av Hangar II's begränsade utrymmen. Redan 1933 och 1934 hade ABA skissat på en liten röd trästuga med vita knutar som skulle förläggas mellan Hangar I och II, och tjänstgöra som passagerarterminal med plats för incheckning, väntsal, samt polis- och tullmyndighet. Då ABA inte ville stå för anläggningskostnaderna utan menade att det var ett stadens eller statens åtagande – och dessa inte heller ville detta – fick det hela anstå tills vidare. 1935 dammades planerna åter av, och en helt ny och mera funkisbetonad envånings terminalbyggnad skisserades av ABA, avsedd att placeras öster om Hangar III med infart från Sallerupsvägen och viadukt vid järnvägsspåret. Även denna plan avslogs då man från statens sida ville avvakta en utredning om hur landets Luftfartsmyndighet framgent skulle vara ordnad.

Den 1 juli 1939 övertog Luftfartsmyndigheten ansvaret för Bulltofta flygstation från såväl stadens som ABA's sida, och blev nu den myndighet som skulle få ansvaret för flygplatsbyggnader och flygfältets utbyggnad. Redan ett halvt år tidigare hade Malmöhus läns länsarkitekt Nils Blanck fått i uppdrag av Byggnadsstyrelsen i Stockholm att rita på en ny terminalbyggnad för Bulltofta, och vid ett möte i Malmö den 25 februari 1939 godkändes i huvudsak förslaget. Blanck hade då skissat en tvåvåningsbyggnad i gult tegel med ankomsthall, incheckningsdiskar, godsmottagning, tullokaler samt en lokal poststation (n:r 8). På andra våningen skulle flygledningen, radiostationen och den meteorologiska avdelningen få husera. Byggnadens södra del upptog en flygrestaurang med takservering. Enligt planerna skulle



När kriget slutade upprätthölls flygtrafiken främst av de tvåmotoriga DC-3'orna. Här står en blankputsad SE-BAT "Tranan" som 1945 köptes in av ABA från det amerikanska flygvapnet, och som i sin tur skulle säljas vidare 1951 och sluta sina dagar i Kameruns flygvapen. (Foto Berndt Johnsson, SFF-Skåne Arkiv)

bygget påbörjas redan den 1 juli 1939 och stå färdigt någon gång under sommaren 1940.

Igångsättandet av bygget försenades emellertid, och när kriget så bröt ut i september fanns det angelägnare byggprojekt för totalförsvarets räkning att genomföra. Byggmaterial och betong blev ransonerade och terminalbygget sköts på framtiden. 1941 kunde dock de första spadtagen tas på terminalen, men arbetet gick långsamt och fortskred etappvis. Först den 3 mars 1943 kunde flygplatschefen major Bertil Bergman inviga den nya stationsbyggnaden, vars utseende dock avsevärt krympts och omarbetats av Byggnadsstyrelsen.

Trots att kriget ännu pågick hade ABA inte legat på latsidan inför det förväntade fredsslutet och efterkrigstidens flygtrafik. Tillsammans med danska DDL hade man diskuterat ett skandinaviskt samarbete på flygets

område, särskilt då det gällde att exploatera flygtrafiken till USA. Danskarna var initiativrika i det här avseendet, och man försökte driva på ABA att tänka i liknande banor. Danskarna hade fått erfarenhet av stora fyrmotoriga flygplan genom sina två tyskbyggda Focke-Wulf "Condor" och ABA sneglade på motsvarande amerikanska typer. I samband med USA's inträde i det andra världskriget hade den amerikanska flygindustrin fått fram ett antal transoceana fyrmotoriga passagerarflygplan med tryckkabin och syrgasförsörjning samt med motorer försedda med kompressorer så att de kunde gå på höga höjder. Efterhand kom även det norska DNL med i samarbetet, och planerna på ett skandinaviskt flygbolag just för nordamerikatrafiken tog form. Hemmavid skulle dock inrikestrafiken även i fortsättningen ligga i det nationella bolagets händer.

ABA kom därvid under krigsåren inte bara att börja med planeringen för efterkrigstrafiken, varvid ett särskilt bolag – Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA) – bildades, utan man påbörjade även en omorganisering av inrikesflygnätet. 1944 startade inrikeslinjen Malmö – Jönköping – Norrköping – Bromma – Kallax/Luleå. Flygplanen som användes var Ju 52/3m samt DC-3, med en avgång per dag under veckans arbetsdagar.

När det gällde den internationella flygtrafiken avsåg de tre nordiska bolagen att koncentrera trafiken till de tre "stora" flygplatserna Bromma/Stockholm, Kastrup/Köpenhamn samt Fornebu/Oslo, främst på grund av att bolagsledningarna fanns här men också för att dessa flygfält hade hårdpermanentade banor. Bromma hade ju försetts med permanentade banor redan från starten 1936 efter amerikanskt mönster, och under krigsåren hade den tyska ockupationsmakten varit vänlig nog att förse såväl Kastrup som Fornebu med asfalt- och betongbanor. När kriget så var slut stod de danska och norska flygbolagen med flygfält i sina hemländer, som nästan omedelbart kunde användas för den moderna flygtrafiken. Tyska Luftwaffe hade ju i dessa länder haft behov av flygfält som kunde användas under hela året för olika jakt-, bomb- och transportflygplan, och undan för undan byggt ut flygfälten och försett dem med permanentade banor. Många av dessa flygfält spelar än idag en stor roll för flygtrafiken.

I Sverige dominerade ännu – och under lång tid framöver – gräsfälten på våra civila och militära flygfält. Torslanda/Göteborg och Kallax/Luleå var de första flygfält efter Bromma som erhöll betongbanor och när kriget var slut började man bygga ut även de militära flygfälten. Redan under F 10's första år på den nya flygplatsen Barkåkra, vars gräsfält låg på leråker – insåg man

att gräsfältens saga snart var all. Särskilt på vårvintern och i samband med töväder och tjällossning samt regn kom landningsfälten med tiden att bli rena lersörjan med landningshaverier som följd.

Även om Bulltofta från 1943 fått en ny terminalbyggnad, fanns det behov av ytterligare nybyggen på fältet. Inte minst Aeroklubben i Skåne samt ett par privatflygplanägare hade behov av en egen flygklubbshangar, och som vi nämnt tidigare förelåg denna klar för invigning i samband med flygdagen den 26 augusti 1945. Aeroklubben hade haft en livaktig verksamhet under krigsåren. Man hade inte enbart utfört målflygningar för försvarets räkning med sina fyra motorflygplan utan också satsat stort på segelflyget. Delvis i egen regi men också tillsammans med F 10 och Flygkrigsskolan på Ljungbyhed och Eslöv hade segelflygplanbyggen igångsatts samt utbildning på de segelflygplan klubben förfogade över; 2 segelflygplan typ Grunau Baby, en DFS Kranich samt 4 glidflygplan typ SG 38. F 10 hade en egen segelflygverksamhet under ledning av sergeant Nihlén, och man förfogade över två Grunau Baby, en Kranich och en Weihe.

Efter det att F 10 lämnat Bulltofta kom flottiljens stationsbyggnader att övergå till flygstationschefens förfogande, och redan samma höst flyttade de första nya hyresgästerna in.

Den nya passagerarterminalen med flygtrafikledartorn, administrationslokaler och restaurang innebar en klar förbättring av servicen jämfört med tidigare. Först 1959 ersattes denna terminal av en större på fältets sydöstra sida, (SFF-Skåne Arkiv)

AB SKÅNEFLYG

I samband med demobiliseringen blev många flygutbildade personer utan sysselsättning, men det var många som önskade fortsätta flyga. Samtidigt frigjordes flygplan från de krigförande makterna, särskilt då det engelska och amerikanska flygvapnet, vilka kunde köpas för en relativt billig penning och det var flera affärssinnade personer som försökte göra sig en hacka på detta. Samtidigt hade ju också den flygtekniska utvecklingen gått dithän att flera sport- och trafikflygplan från tiden före det andra världskriget blivit omoderna och ersatts av modernare typer. På Bulltofta skulle nu en mängd flygplan av olika skick baseras för att användas i rundflyg- och taxiflygverksamhet.

Tor Eliasson, flygutbildad före kriget och inkallad värnpliktig flygförare under krigsåren, hade i samband med krigsslutet bildat firman AB Taxiflyg, och tillsammans med sin fru och sitt flygplan – en fyrsitsig Miles Falcon (SE-AFN) med 130 hk Gypsy Major anlände han till Bulltofta den 11 september 1945. Verksamheten skulle bedrivas som taxiflyg, med särskild inriktning på Köpenhamn, och som flygförare skulle förre trafikflygaren Abrahamsson tjänstgöra. Denne hade vid ett flertal tillfällen under det senaste året legat på Bulltofta med ett gammalt italienskt jaktplan typ J 11 (Fiat CR 42 "Falco") vilket köpts av Svensk Flygtjänst och använts som målbogserare – bland annat för Lv 4's räkning. Biljettpriset låg på 7:50 milen, men om tre delade på flygpriset till Köpenhamn, var kostnaden ändå överkomlig och gjorde satsningen i Skåne försvarbar.

Taxiflyg fick senare under hösten konkurrens, när Skandinavisk Aero AB från Stockholm och Norrtälje den 6 november anlände med en fyrsitsig amerikansk Stinson, försedd med en 250 hästars stjärnmotor, med vilken taxi- och rundflygningar skulle bedrivas. Pilot på planet skulle vara trafikflygaren Richard Köhnke, och kostnaden angavs till 180 kr/flygtimme. Båda bolagen hyrde in sig i några av F 10's gamla hangarbyggnader, och man lät även uppföra små kioskliknande byggnader där information och biljett-

Flygvapnets skolplan typ Sk 15A såldes efterhand ut till flygklubbarna. Här är Aeroklubbens Klemm Kl 35D SE-BHM uppe i luften någon gång omkring 1948. (SFF-Skåne Arkiv, Hjalmar Jönssons samling)

Denna danskbyggda KZ-II Sport användes av Aeroklubben åren 1947–1961, och finns än idag bevarad i Luftfartssamlingarna på Egeskov i Danmark. (SFF Arkiv, Hjalmar Jönssons samling)

försäljniung ägde rum – i de fall detta inte ombesörjdes av resebyråer inne i staden..

Den största hyresgästen på F 10-området blev emellertid AB Skåneflyg, startat av Eric Bjurhovd (utgivare av Svensk Flygtidning) samt KSAK-medlemmen sedan flera år, grosshandlare Albin Frantz från Svedala. De köpte billigt från det danska bolaget DDL in tre st Fokker F.VII-flygplan med den klausulen att aldrig mera säljas tillbaka till Danmark eller DDL. De var dock i behov av en grundlig genomgång innan de kunde användas, och endast två av planen kom upp i luften, SE-APR "Gåsen" och SE-ASE "Storken".

Bolagets verksamhet blev mest rundflygningar över Malmö, samt uppvisnings- och rundturer runt om i Skåne. Man startade även en mekanikerskola för ett tjugotal ungdomar, och de hade fullt upp att göra för bolagets räkning med tanke på de gamla Fokkerplanen. Även andra bolag kom att utnyttja bolagets verkstadskapacitet, och den största kunden torde utan tvekan AB Ahrenbergsflyg ha varit som nyligen köpt in ett 60-tal amerikanska småflygplan typ Piper Cub L.4 i Tyskland. Flygplanen hade använts som sambands- och spaningsflygplan under kriget, och Ahrenberg hade varit nere i Tyskland och lyckats köpa dem för en billig penning.

Albin Ahrenberg hade – såsom gammal marinflygare – enrollerats i F 2 under krigsåren, varvid han vid olika tillfällen flög S 5 "Hansa" och T 2 Heinkel He 115. Jämte denna krigstjänstgöring fick han emellertid ett annat och kanske betydligt viktigare uppdrag, nämligen att ta hand om alla utländska flygplan, som under krigsåren hamnade inom rikets gränser. Med tanke på att många amerikanska bombplan hamnade på Bulltofta och i Sverige, kom Ahrenberg med tiden att få många goda kontakter med amerikanska flygvapnets attachéer och flygare. I samband med krigsslutet hade Ahrenbergs organisation reparerat 85 fullt flygdugliga bombplan som efterhand flögs ut till de amerikanska flygbaserna i England eller ute i Europa. I samband med en resa i Europa fick Ahrenberg se ett stort antal grönmålade Piper L-4 "Cub", och fick reda på att dessa var till salu. Utan att ha finansieringsfrågan helt klar "köpte" Ahrenberg 60 flygplan, som efterhand leveransflögs till Bulltofta.

Tillsammans med verkstadseleverna fick förmannen Gustav Nilsson, Anton "Skeks" Hansson, Tage Gustavsson, Ove Palmkvist och Arne Rosengren en hel del att göra i F 10's gamla hangarer. Varje flygplan demonterades och duken kläddes av varefter stålrörskroppen och alla ledningar, beslag och

Denna Fokker användes av danska DDL innan Skåneflyg på Bulltofta köpte den för rundflygverksamhet. I dag finns flygplanet, SE-ÅSE "Gåsen" i det holländska Luftfartsmuseet på flygplatsen Schiphol. (SFF-Skåne Arkiv, Hjalmar Jönssons samling)

länkar synades. Efter färdigställandet provflögs flygplanen av bolagets pilot Elfsberg, för att sedan säljas till hugade svenska privatflygare för endast 5.850 kr styck.

AB Flygindustri – Kockums Flygindustri – Malmö Flygindustri

Under våren 1945 fick de gamla hangarbyggnaderna på F 10-området en ny hyresgäst, Kockums Flygindustri, för tillverkning av högvärdiga segelflygplan av tyskt eller svenskt ursprung. Detta bolag kom väl jämte ABA och det senare bildade charterflygbolaget Transair att förknippas just med Malmö och Bulltofta, även om det är känt under ett annat namn – Malmö Flygindustri.

Bolaget hade ursprungligen startats i Båstad som en del av Svenska Kanotverken i Båstad av två unga flygingenjörer, Rudolf Abelin och Gunnar Sandblad, för tillverkning av ett tyskt segelflygplan. I januari 1939 ombildades företaget till AB Svenska Kanotverken (SKV) och under sommaren flyttade verksamheten till Halmstad. Fler och fler segelflygplan tillverkades, och 1942 bytte företaget namn till det mera passande AB Flygindustri, och många flygplan – antingen hela eller i form av byggsatser – tillverkades nu för Flygvapnets och flygklubbarnas räkning. Verksamheten var helt beroende av beställningar från krigsmakten, och när dessa upphörde våren 1945 kom företaget att försäljas till F. H. Kockum och bytte namn till Kockums Flygindustri.

KSAK blev den första beställaren efter krigsslutet och en tillverkning om tio DFS Olympia sattes igång vilka levererades mellan april och oktober 1946. 1947 började företaget tillverka ett nytt segelflygplan typ Baby-Falk konstruerat av Lennart Hemminger och 18 byggdes. 1950 byggdes det sista flygplanet, en DFS Weihe för en amerikansk kunds räkning. Förutom segelflygplan fortsatte bolaget tillverkningen av kanoter samt ett mindre antal flygplanflottörer. En kort tid försökte man sig även på agenturen för ett litet amerikanskt sportflygplan typ Luscombe Silvair. 1952 såldes bolaget till AB Förenade Bil och ändrade namn till AB Malmö Flygindustri med Rudolf Abelin som direktör.

Under 40-talet hade man börjat titta på olika konstruktionsmetoder som förenade styrka med låg vikt, och redan 1941 hade de första produkterna i armerad plast – i cellull och flygplanslim – tillverkats. Blandningen av trä- och glasfiberlaminat skulle för övrigt bli ett kännemärke för MFI under åren som skulle komma, och när efterfrågan på flygplan gick ner under 1940- och 50-talen kom teknologin i stället att användas på andra områden.

Helt släppte bolagets ledning under Rudolf Abelin aldrig kontakten med flyget och kom vid olika tillfällen att erbjuda olika kunder sina konstruktioner. När Flygvapnet sökte ett nytt transportplan kom MFI att offerera en tvåmotorig utveckling av segeltransportflygplanet Fi-3 som tagits fram under kriget. Några beställningar dök dock aldrig upp, men 1955 var MFI igång med en ny konstruktion som skulle få namnet MFI-10 "Vipan".

Året innan hade bolaget fått en ny konstruktör, tysken Ernst Wohlberg, och tillsammans med Rudolf Abelin och Ove Dahlén började man titta på en ersättare till Piper Cub. Denna typ hade använts av Armén som sambands- och eldledningsplan men höll på att bli omodern och en ersättare

behövde tas fram. I denna konstruktion – som flögs första gången 1961 – provade bolaget en ny konstruktionsmetod för flygplan. I stället för att bygga en vinge med traditionella balkar och spryglar klädd med duk eller plåt, valde man att utgå från en honey-comb-konstruktion mellan tunna aluminiumplåtar kombinerat med armerad plast. Resultatet blev en "massiv" vinge som var mycket lätt men stark. Även flygkroppen tillverkades på ett nytt sätt, genom att skalplåtar i aluminium limmades ihop och med ett minimum av nitar på utsatta ställen.

Under 1960-talet kom MFI att tillverka ett litet högvingat tvåsitsigt flygplan som konstruerats av Björn Andreasson, och som den tyska firman Bölkow också börjat tillverka. 1962 började denna typ, BA-7 hos konstruktören och Bölkow 208 i Tyskland, att tillverkas som MFI-9 i ett antal om 23 st. En förstärkt version, MFI-9B tillverkades åren 1963–68 och bolaget försökte även intressera Armén och Flygvapnet för typen. Mest känt blev flygplanet dock genom Carl-Gustaf von Rosens insats i Biafra 1969, något som ledde till att flygplanet kom att klassas som krigsmateriel och erhöll ett allmänt exportförbud.

1968 köptes MFI upp av SAAB, som önskade dra nytta av bolagets kompetens på "kompositområdet", dvs lätta och starka produkter av glasfiberlaminat och plaster. Två utvecklade versioner av MFI-9 togs fram efterhand, skolplanet MFI-15 och lätta attack/spaningsflygplanet MFI-17 – vilka nu tillverkades under SAAB-namnen SAAB Safari resp. SAAB Supporter. Även om det svenska Flygvapnet aldrig gjorde några beställningar kom flygplanen att exporteras till Danmark, Norge, Iran, Pakistan, Sierra Leone och Zambia. Carl Gustaf von Rosen kom att göra denna typ av MFI bekant genom sina insatser med SAAB Safari som "matbombare" i Etiopien.

Trots att det mesta av flygtrafiken lämnade Bulltofta 1972 för Sturup, kom MFI att bli kvar på fältet ända fram till 1993. MFI hade lämnat F 10's hangarområde 1972 för 1943 års gamla flygterminal och här verkade man fram till 1983 då bolaget flyttade in i en ny barack mellan 43-års terminal och Hangar II. 1993 tvingades man lämna Bulltofta på grund av att marken togs i anspråk för byggandet av lägenheter och istället kom baracken att flyttas från Bulltofta till Fosie Industriby vid Kantyxegatan.

Under den här tiden hade SAAB lagt ner tillverkningen av MFI-flygplanen, och ur gamla "MFI" återuppstod nya "MFI", Malmö Forsknings- och Innovations AB. I februari 1984 visades det "första" resultatet,

BA-12 "Sländan" upp. Rudolf Abelin och Björn Andreasson hade lyckats utveckla detta lilla flygplan genom en av MFI anordnad sjumånaders AMU-kurs för ingenjörer, som skulle titta på användandet av nya kompositmaterialer ur hållfasthets- och tillverkningssynpunkt. Fem flygplan kom att tillverkas av denna lilla ensitsiga typ, vars bärande idéer skulle återkomma i BA-14 Starling, som närmast var en hybrid mellan MFI-15/17 och ovannämnda "slända". "Nya" MFI lade till slut ner sin verksamhet under 1994.

Utvecklingen 1945–1952

På flygtrafiksidan hade Bulltofta "öppnats" redan den 11 november 1944 med ABA's nya inrikesflyglinje till Luleå, och snart skulle även de första utländska "gästerna" använda sig av denna linje. Amerikanska militära transportflygplan typ DC-3 (C-47 i militär version) kom före och strax efter krigsslutet att angöra Bulltofta på väg mot Kallax-fältet utanför Luleå, för att sedan sättas in på flygningar över Nordnorge. De amerikanska flygplanen skulle bli en vanlig syn på Bulltofta under hela senare delen av 40-talet.

KLM kom som första utländska bolag att etablera sig på Bulltofta den 16 december 1945, då ett kamouflagemålat flygplan typ C-47 (dvs DC-3) med den gamle bulltoftabekantingen kapten Geyssendorffer vid spakarna landade. Bolagets visit var den första på fem och ett halvt år, och man avsåg att flyga rutten Bulltofta – Amsterdam dagligen (utom söndagar). Avgångstid var lagd till 8.45 på förmiddagen med ankomst 16.25.

Hur länge man skulle flyga på Bulltofta var dock ovisst, och bolagets representanter kunde meddela, att man inom en snar framtid skulle gå över till den fyrmotoriga noshjulsförsedda amerikanska DC-4-typen. Detta skulle emellertid leda till att man inte kunde gå ner på Bulltofta beroende på fältets begränsade yta och gräsunderlag. Visserligen hade amerikanska bombflygplan gått ner på fältet under krigsåren men landningarna var mera att anse som nödlandningar och därmed fullt acceptabla. För den civila flygtrafiken gällde emellertid andra regler för dessa stora flygplan, vilket nu drabbade Bulltofta. Ute i Europa hade amerikanarna tillfälligt löst problemet – t ex på sönderbombade krigsflygfält eller gräsfält – med att lägga ut perforerade stålplank, och på det sättet fått permanentade banor på upp till 2 km's längd.

1944 års flygplatsutredning under ledning av landshövding Bernhard Gärde kom under 1945 att avlägga två besök i Malmö och Skåne för att

studera Bulltoftas framtid. Utredningen hade tillsatts under kriget på initiativ av ABA och KSAK och bakgrunden var utvecklingen på flygets område mot allt större och tyngre flygplan. Detta skulle få konsekvenser för utformandet av de svenska trafikflygplatserna, och det man särskilt avsåg att uppmärksamma var en möjlig ersättare till Bromma. "Av bara farten" fick utredningsmännen direktiv att se över alla svenska flygfält med tonvikt då på Bromma, Torslanda och Bulltofta.

Även om de hade varit förtegna vid sina besök i Malmö så fanns det vid den här tiden två tänkbara alternativa platser för den nya storflygplatsen i Skåne; Klagshamn söder om Malmö och Trollebergsfältet väster om Lund. Det fanns för- och nackdelar vid valet av de båda platserna; Klagshamn låg närmre Malmö men också för nära Kastrups flygtrafik. Trollebergsfältet låg bra till för passagerare från olika västskånska städer, men led av den nackdelen att en inlösen av jorden blev dyr då Skånes finaste matjordar fanns just här.

KLM's besök på Bulltofta under december kom att leda till en förnyad offentlig diskussion om Bulltoftas framtidsmöjligheter och den nya storflygplatsen. Om inte Bulltofta erhöll en permanentad bana, ansågs det från Malmös sida att Klagshamn var den "rätta" platsen. Från utredningsmännens sida insåg man vilka fördelar Klagshamn hade, men samtidigt var man kanske mer medveten än vad man officiellt kunde erkänna, att finansieringsfrågorna var den största stötestenen för ett snabbt beslut i frågan. En försiktig beräkning av totala anläggningskostnaden hade slutat på 31 miljoner kr. ...!

Klagshamn framstod under våren 1946 alltmer som platsen för det nya flygfältet, och som en slags "bekräftelse" kom den nya "storflygplatsen" att invigas av det danska trafikflygplanet "Uffe Viking" då detta den 2 mars 1947 tvingades göra en perfekt nödlandning på en frusen åker intill byn. Flygplanet – tillhörande DDL – var en tremotorig Junkers Ju 52/3m (OY-OFU) vilken hade lämnat Rönne på Bornholm och var på väg mot Kastrup. Över Ystad började vänstermotorn gå ner i varv, och hade förlorat så pass mycket effekt söder om Malmö att piloten, flygkaptenen Jörgen Malmose, beslöt sig för en nödlandning vid Klagshamn. Då flygplanet hade fast

ABA's och senare SAS's platschef Gösta Andersson – här i samspråk med kung Gustav VI Adolf på Bulltofta – tog aktiv del i försöken att få statsmakterna att bekosta en hårdpermanentad startbana. (Gösta Anderssons arkiv)

landställ avlöpte landningen väl – endast sporrhjulet erhöll lättare skador – och flera passagerare trodde planet hade landat på Kastrup!

Under 1946 skulle man från Skånes och Malmös sida försöka driva fram ett beslut i frågan, eftersom man visste att det skulle dröja upp till 2–3 år innan själva banan skulle bli klar efter det att beslutet tagits. Vad man främst fruktade var att danskarna och Kastrup mer och mer skulle ta över den kontinentala flygtrafiken och att Bulltofta sakta men säkert hamnade i en nedgångsperiod med mindre och mindre investeringar som följd.

Under 1946/47 kunde en del justeringar och fältutvidgningar göras på fältets NV och SÖ sida och under 1948 kom 1943 års stationsbyggnad att byggas ut. Samtidigt lade man in värme i hangarerna så att personalen kunde arbeta under tillfredsställande förhållanden även när det var minusgrader ute. Tidigare hade det varit lite si och så med detta ute på hangargolvet.

Sommaren 1948 insåg man från stadens sida att något beslut från statsmakternas sida om en ny flygplats ej var att vänta, och istället påbörjade man nu egna utredningar om förbättringar av Bulltofta. I stort sett var staden nu i samma läge som man hade varit 1926/27 då Spillepengsprojektet övergavs, och "provisoriet" Bulltofta beslöts bli "permanent". ABA's stationschef Gösta Andersson kom nu jämte en från stadens sida tillsatt flygstationskommitté att bearbeta näringslivet och statsmakterna för en utvidgning och modernisering av Bulltoftafältet.

Särskilt ABA:s stationschef Gösta Andersson skulle lägga ner mycken energi på att bearbeta olika instanser, ett arbete som jämte hans glädje att stå framför kameralinsen snart skulle rendera honom epitetet "Bulltoftakungen". Det är lätt att förstå hans strävan, med tanke på att han under hela sitt aktiva yrkesliv just haft Bulltofta och ABA som arbetsplats. Liksom Carl Rosencrantz – Sydsvenskans flygutbildade journalist – önskade han minst av allt att se "sitt" flygfält falla ner till 11:e plats bland landets aerodromer. Många andra kommunala och militära flygfält hade nu banor som var av betydligt bättre klass än vad rikets tredje stad hade.

I en PM av den 3 juli 1948 gav Gösta Andersson en bild av Bulltoftas försämrade läge jämfört med Kastrup, men också vilka fördelar för landet och Skåneregionen ett förbättrande av flygfältet skulle innebära. Genom att förse Bulltofta med en permanentad bana skulle en säker åretrunttrafik kunna erbjudas flygbolagen, och han pekade på att Bulltofta våren 1947 var avstängt i tre veckors tid beroende på tjällossning i kombination med riklig nederbörd. Även det nuvarande gräsfältet erbjöd tvåmotoriga flygplan typ

DC-3 stora svårigheter vid start och landning, särskilt efter regn. Detta ledde inte enbart till att flygplanen inte kunde starta med maximal last, utan också till att hjulbromsarna inte hade någon verkan på det regnhala gräset.

Konsekvenserna av detta förhållande hade visat sig tydligt under de senaste åren. Trots att Malmö och Köpenhamn låg så pass nära varandra, kunde flygfälten uppvisa helt olika väderlek. Flygtrafiken till och från Kastrup var tidvis mycket intensiv, och många flygplan fick ligga i vänteläge över den danska huvudstaden, och om vädret var så pass dåligt att landning inte kunde företagas så var det många flygplan som fick omdirigeras till Ålborg, Hamburg eller Göteborg, Norrköping eller Bromma. På Bulltofta kunde många av de stora bolagens flygplan ej gå ner.

Själva gräsfältet hade också lett till ett antal tillbud och incidenter, och Gösta Andersson gav i sin PM ett par exempel. Ett engelskt trafikflygplan hade bromsat alltför sent efter sättningen på fältet och glidit mot Hohögskullen, passerat fältets gränsmarkeringar och stannat precis vid foten av kullen varifrån det sedan fick dras av en traktor tillbaka till flygfältet.

Ett franskt passagerarflygplan hade för att få så lång startsträcka som möjligt av säkerhetsskäl taxat fram till gränsmarkeringen men hamnat i så pass mjuk jord att hjulen sjönk ner till naven. Även här fick en traktor dra loss flygplanet. En dansk flygmaskin hade dessutom i början av juni 1948 landat på Bulltofta i markdimma samt rullat ut över fältgränsen, dock utan skador på flygfältet.

Den mest tragiska händelsen inträffade i augusti 1947, när det svenska fraktflygplanet av typ DC-3 (SE-BAY) under landning törnade emot en av kullarna runt om fältet, varvid en besättningsman, som ej suttit fastspänd, rullade fram i planets mittgång och bröt nacken. Även andra besättningsmän skadades vid landningen då flygplanet rullade in i en kulle, något som orsakades av att det regnhala gräset omöjliggjorde en nödvändig uppbromsning.

Att Kastrup allt mer hade dragit till sig utländska flygförbindelser innebar också att skatte- och tullintäkter samt arbetsinkomster gick förlorade för Malmö och Bulltofta, och Gösta Andersson var inte sen att påpeka detta förhållande i sin PM.

Kanske var det detta skäl som till slut fick Malmö stad att åter låta bilda en flygplatskommitté, under ledning av socialdemokraten N.O.Persson. Övriga ledamöter var flygplatschefen Bergman, stationschefen Gösta Andersson, fastighetschefen Erik Ingemansson, stadsplanechefen Lindman,

major Georg Hentz, direktör C.A. Nilsson, stadsombudsmannen Bengt Holming, ombudsman Sven Svensson och sekreteraren Jakobsson och i september kom gruppen att studera olika utländska flygplatser. Första anhalten var Kastrup som besöktes på förmiddagen, varefter flyget togs till Paris där såväl Le Bourget som stadens nya flygplats Orly besöktes. Resan fortsatte till Schweiz där flygplatserna Dübendorff och Kloten besågs, varefter Genève, Nice, Marseille och Frankfurt a.M. blev nästa anhalter.

Resultatet av resan var intressant för utredningsmännen, eftersom man såg att många flygplatser i praktiken bara hade en bana. De flesta var hårdpermanentade, medan Frankfurt – vars flygtrafik var mycket intensiv beroende på att den var amerikanarnas huvudbas i Europa – klarade sig gott med en bana bestående av stålplank. Bulltofta kunde därmed klara sig gott och väl med en huvudbana i fortsättningen, och från stadens sida kunde man nu börja försöka få statsmakterna intresserade av att bekosta en utvidgning av fältet i nordöstlig riktning samt anläggandet av en hårdpermanentad rullbana.

Det skulle emellertid dröja två år innan finansieringsfrågorna helt hade lösts; först den 14 mars 1951 kom det förlösande beskedet att riksdagen hade beviljat medel till en asfaltbana. Åtta månader senare inleddes arbetena och den 1 augusti 1953 skedde den första officiella landningen med en DC-3'a på den nya banan. Banans längd var då 1.400 m, och först den 1 oktober samma år hade banan vuxit till de stipulerade 1.900 m. Den 3 oktober landade så den första DC-4'an, och efter det att Bulltofta också försetts med en modern ILS-anläggning (InstrumentLandingSystem) kunde den första DC-6'an gå ner den 1 februari 1954.

TIDNINGSFLYGET OCH BRUKSFLYGET

Fram till dess att Bulltofta fick en rullbana av asfalt/betong kunde endast mindre och medelstora flygplan angöra fältet. Då många flygetyg ännu var i denna klass hade Bulltofta ändå gott om gäster från både när och fjärran. Förutom Bulltoftabaserade flygplan och sportflygplan av olika typer kom ett flertal mindre flygbolag att då och då utnyttja fältets faciliteter.

Tidningsflyget, dvs flygbolag som för de stora Stockholmstidningarnas räkning tidigt på morgonen flög ut morgontidningarna eller vid middagstid kvällstidningarna, hade nu kommit igång. De flygplan som användes var olika typer som köpts in från England eller USA – oftast demobiliserade militärflygplan. Enmotoriga amerikanska plan som Fairchild, Stinson och Norseman eller engelska tvåmotoriga typer som Avro Anson och Dragon Rapide var inga ovanliga besökare på Bulltofta. Ungefär 22 bolag hade bildats strax efter krigsslutet för att dra nytta av den utveckling alla förväntade sig skulle äga rum på flygområdet.

AB Ahrenbergsflyg – som importerat Cub-flygplanen till Sverige – skaffade även tre Norseman, som ibland opererade från Malmö ("T-Flyg"), och när SAS började sälja ut sina Ju 52/3m köptes dessa raskt in av den gamle Junkersveteranen. Dessa användes nu för en omfattande rundflygverksamhet runt om i landet, och under åren 1951/52 sattes de in på linjen Bulltofta–Kastrup för SAS räkning. 1953 lade dock Ahrenberg av med sin verksamhet efter 35 år i flygets tjänst.

Efterkrigsoptimismen vändes dock efter bara några år till det sämre. Världen utvecklades inte i fredlig riktning som många trott, utan snarare inleddes ett "kallt krig" mellan väst och öst, vilket skulle få följder på olika områden. Oljepriserna rusade i höjden och 1947 kom ett bensinstopp som effektivt hindrade de mindre bolagen att fortsätta sin verksamhet. En viss strukturrationalisering ägde nu rum såtillvida att det endast var de mycket specialiserade eller de stora kapitalstarka bolagen, som hade förmåga att klara kriserna.

Omkring 1949/50 togs flyget i anspråk inom nya verksamhetsområden: tidningsflyg, växtskyddsflyg, "lapplandsflyg". Det var först omkring 1949 som tidningsflyget etablerades under ordnade och reglerade former och tre bolag blev snart förknippade med vissa stockholmstidningar: Airtaco/Expressen, Transair/Aftonbladet och Aero Nord/Aftontidningen. Verksamheten hölls igång fram till omkring 1955 då Aftontidningen lades ner och Transair slutade med tidningsflyget. Kvar blev då Airtaco som transporterade såväl Aftonbladet som Expressen – och andra tidningar. De flygplan som med tiden registrerades i Sverige för att klara tidningsflyget var betydligt större och dyrare, än de man först använt sig av: Lockheed 12A och Lockheed 18 Lodestar, samt givetvis DC-3.

Jordbruks- och växtskyddsflyget innebar att man skyddsbesprutade och/eller pudrade åkerfält, löv- och barrskogar från luften med företrädesvis Cub- och Supercupflygplan. Verksamheten började försöksvis redan under krigsåren men erhöll stadga först omkring 1949/50. Då började främst tre bolag med denna verksamhet: AB Jordbruksflyg, Ostermans Aero AB samt Engströms Växtskydd AB. Dessa bolag fick med tiden även andra verksamhetsområden, och särskilt de två senare kom att upprätthålla flygavdelningar på Bulltofta.

Under åren 1946–48 hade Ostermans Aero AB (fram till 1947 under namnet AB Aero Service) en flygavdelning på Bulltofta, som bedrev taxi- och rundflygverksamhet med flygplan typ Auster Autocrat och Fairchild Forwarder. Tillsammans med Svenska Pilotföreningen lät bolaget anordna kurser under 1946 för utbildning av flyglärare. Kursen riktade sig främst till de under kriget utbildade flygförarna som önskade fortsätta flyga, men som också skulle få möjlighet att dra praktisk nytta av sin flygerfarenhet.

Då Flygvapnet och de civila flygbolagen på kort tid dragit till sig de flesta flygförarna hade det uppstått en brist på kompetenta flyglärare, och för att råda bot på detta igångsatte Ostermans flyglärarutbildning i Stockholm, Göteborg, Norrköping och Malmö. Flyglärarkursen i Malmö startade den 21 oktober 1946 och avslutades den 29 november samma år med "flygarexamen" för nio elever på Bulltofta. Verksamheten leddes av fanjunkare Haglund med fänrik Hjelte som biträdande lärare.

Då behovet av flyglärare hade varit stort, inte minst i Skåne, hade Aeroklubben på egen hand anordnat en flyginstruktörskurs under maj 1946. Som lärare hade ovannämnde Haglund vid F 5 fungerat, och detta hade också varit första gången efter kriget som en sådan kurs anordnats.

Försöket hade slagit så väl ut, att detta var en av anledningarna till att Ostermans i samarbete med Svenska Pilotföreningen bara efter ett par månader satte igång en liknande utbildning över hela landet. Landets första flyginstruktörskurs avslutades i Malmö den 22 maj, och utbildningen hade ägt rum i ett skolflygplan typ Klemm 35 (SE-AIY). Det var en omfattande utbildning för de fem eleverna, som fått tillbringa 53 timmar i luften, samt tio timmar på skolbänken! Förutom Haglund hade klubbens egen mekaniker Hjalmar Jönsson, meteorologen Gyllström samt kapten Borgström verkat, och de elever som nu kunde ståta med titeln flyglärare var Torsten Höjrup, Ivan Persson, Bertil von Schantz, Carl Åke Starkman samt Hans Göran Uddholm.

För att ytterligare stimulera intresset föt motorflygutbildning kom SDS 1947 att utlysa ett flygstipendium på 1.500 kr att utdelas till "mindre bemedlad manlig eller kvinnlig flygelev, bosatt inom tidningens spridningsområde". Förutom tidningens VD major Christer Wahlgren ingick i den kommitté, som skulle utse kandidaten, tidningens motorskribent Carl Rosencrantz, Aeroklubben i Malmös ordförande Ingemar Nygren samt generalmajor Åge Lundström.

Stipendiet – som fortfarande utdelas årligen av tidningen – kom främst att ges till erfarna segelflygare vilka önskade utbilda sig till motorflygare, och som första stipendiat kom Yngve Hansson att utses.

Stipendiet utdelades den 1 juni och själva flygutbildningen startade under juli. Som lärare verkade trafikledaren Torsten Höjrup, och övningarna bedrevs på Bulltofta med klubbens Klemm-flygplan. Höjrup skulle även i fortsättningen få ta hand om ett flertal av SDS' flygstipendiater, innan Aeroklubbens smått legendariske flyglärare Karl-Erik Rosenkvist tog över på 1950-talet.

Ostermans blev ju med tiden känt för sina propagandaflygningar med helikoptern, som tidigt lanserades och förevisades i Norden. I februari 1947 visades helikoptern för första gången offentligt i Stockholm efter det att bolaget tagit in fyra st Bell 47D. Uppvisningarna under våren fick danskarna intresserade av liknande förevisningar under maj månad, men de kom att äga rum först från den 26 juni 1947. Helikoptern, flugen av Nils Olov Sefeldt, hade anlänt till Bulltofta dagarna innan, och kom den 26 juni att flyga över Öresund och Saltholm till Kastrup. Ombord som passagerare fanns den danske vetenskapsmannen och författaren Piet Hein.

Baneländet slut – ny framtid för Bulltofta på 1950-talet

Även om det såg ljust ut för Bulltofta efter det andra världskrigets slut med nya bolag och användare av F 10's gamla byggnader, kvarstod ännu som ett besvärande faktum, att flygfältet oåterkalleligen hade blivit akterseglat av den flygtekniska utvecklingen. 1944 års Flygplatsutredning hade ju övervägt en eventuell utbyggnad av Bulltofta alternativt anläggandet av ett helt nytt fält för 20 miljoner kr. Vid detta tillfälle diskuterades anläggandet av tre–fyra permanentade banor så att flygplanen kunde landa säkert i alla vindriktningar, men det visade sig, när de nya noshjulsförsedda trafikflygplanen dök upp att dessa var mindre känsliga för sidvind än vad man först trott.

Malmö Flygplatskommitté tog intryck av vad de fått erfara under sin studieresa och kunde gå vidare i sina försök att påverka statsmakterna. Till skillnad från 1944 års Flygplatsutredning kunde stadens utredningsmän minska antalet banor till två; främst då en enda huvudrullbana med en kortare diagonalt ställd tvärbana. Att man vågade sig på en huvudrullbana på 1.900 m berodde på att den förhärskande vinden på Bulltofta i regel var nordöstlig-sydvästlig. Den kortare banan omfattade en sträcka på 800 m, men som i nödfall kunde utsträckas till ca 1500 m. Tvärbanan skulle dock inte permanentas, av kostnadsskäl, men ändå finnas där av säkerhetsskäl.

Anläggandet av rullbanan började formellt upphandlas i november 1951 och de första schaktarbetena kunde påbörjas redan den 14 november samma år. I slutet av 1953 stod så hela banan med anslutande taxibana färdig. Längden på banan var 1.900 m och bredden 300 m. Banbeläggningen bestod av ett tjärindränkt grusmakadamlager, som tätats med asfaltmassa, på vilken sedan ett lager asfaltbetong lagts. Vid södra banändan hade dessutom anlagts en sträcka på 100 m med armerad betongbeläggning. Kostnaden för anläggningen av banan låg på ca 5 miljoner kr, av vilka arbetslönerna uppgick till 10–15 %. I arbetet på banan hade ingått ett omfattande dräneringsarbete – ca 36 km dräneringsledningar hade lagts i jorden, och den jord som schaktats bort och använts vid bygget omfattade ca 400.000 kubikmeter. Grustäkter runt om i landet hade fått släppa till 40.000 kubikmeter grus.

Anläggandet av den nya banan skulle innebära ett lyft för Bulltofta. 1954 blev ett rekordår med närmare 90.000 passagerare – en ökning med 30 %, och man skulle snart få nya bolag som tidigare inte haft intresse av att flyga

på fältet. Tyvärr kunde det väl bara konstateras att den skandinaviska satsningen på ett delägt gemensamt flygbolag, SAS, ytterligare befäst samt dragit till sig de internationella flygbolagen till de nordiska ländernas huvudstäder. Däremot var det lättare nu för SAS och de regionala bolagen att sätta in tyngre två- och flermotoriga flygplan till just Malmö än tidigare. Lika viktig var möjligheten att kunna flyga med reaktionsdrivna flygmaskiner på Bulltofta, en maskintyp som nog trivdes bättre på betongbanor än gräsfält.

SAS använde den tvåmotoriga DC-3'an på sina inrikeslinjer efter att ha sålt ut de numera antika tremotoriga Junkersplanen. För framtiden planerade man även att köpa den något större och tyngre tvåmotoriga och av SAAB i Linköping utvecklade Scandia. Även om SAS i fortsättningen skulle använda sig av Kastrup, Fornebu och Bromma kunde man nu använda sig av Bulltofta som alternativ flygplats i samband med dålig väderlek eller tekniska problem. DC-4, DC-6, DC-7A, Avro York, Bristol Freighter, C-46 Curtiss Commando och till och med den stora fyrmotoriga amerikanska Lockheed Constellation kom nu under 50-talet att kunna landa på Bulltofta.

Reaåldern som gjort sitt inträde under andra världskrigets sista år hade mot slutet av 40-talet utvecklat sig dithän att de första reaktionsdrivna passagerarflygplanen började byggas. Engelsmännen blev först med den fyrmotoriga De Havilland Comet, som dock drabbades av ett antal spektakulära haverier som förhindrade en internationell försäljning. I stället blev det amerikanarna med sina Boeing 707 och Douglas DC-8 samt fransmännen med sin Sud Aviation "Caravelle" som under de följande decennierna skulle kapa åt sig stora marknadsandelar. SAS funderade på "Caravellen", som skulle kunna levereras först mot slutet av 50-talet. Från dansk sida erfor man under 1955 att de första ryskbyggda passagerarflygplanen typ Tupolev skulle sättas in på de europeiska linjerna och mellanlanda på Kastrup.

Första gången Bulltofta påtagligt fick uppleva reatekniken var i samband med flygdagen 1946, då Flygvapnet visade upp sitt senaste förvärv, det ensitsiga enmotoriga reajaktplanet J 28A typ De Havilland "Vampire". Upplevelsen var inte odelat positiv – kanske mera för publiken som för första gången fick uppleva ett propellerlöst flygplan med ett oerhört vinande visslande ljud – än för flygplatschefen Bergman, som efter uppvisningen förgrymmat lär ha utbrustit i ett "Aldrig mera reaflygplan på mitt Bulltofta!". Anledningen till utbrottet lär ha varit att reaflygplanet i samband med

starten lär ha svett en längre sträcka av gräsfältet och satt igång en mindre gräsbrand.

Svensk Flygtjänst AB och AB Svenska Flygverkstäderna

Ett annat bolag som direkt skulle dra nytta av Bulltoftafältets förbättrande var ett dotterbolag till Svensk Flygtjänst AB, nämligen AB Svenska Flygverkstäderna. AB Svensk Flygtjänst hade bildats sommaren 1935 av Tor Eliasson, och sakta men säkert vuxit till ett stort bolag med flera agenturer på sin tillgångssida, samt en omfattande målflygverksamhet åt det svenska försvaret. Kriget hade inneburit ett lyft för företaget, och 1942 hade man varit tvungen att organisera en verkstadsrörelse. 1949 tog bolaget över Skandinavisk Aeros verkstad i Norrtälje, som bland annat höll i en teknisk service åt Kartverkets flygplan.

I samband med årsskiftet 1952/53 tog Svensk Flygtjänst över Hangar II på Bulltofta som stått ledig efter det att en del av verkstadstjänsten för SAS räkning flyttats antingen till Kastrup eller Bromma. Arbetsstyrkan omfattade då 36 man som utförde underhåll på bolagets egna flygplan (Fairey Firefly och SAAB B 17) samt Kartverkets Siebel-Nord NC-701 med tillhörande motorer. Intresset för att anlita Svensk Flygtjänsts verkstadskapacitet ökade emellertid, samtidigt som Flygvapnet behövde avlasta sina egna verkstäder vad beträffade olika transport- och specialflygplan.

I början av 1956 sökte och erhöll Flygtjänst utvidgad behörighet för Bulltoftaverkstaden. Auktorisationen omfattade översyn på DC-3, Lockheed L 18 och Flygtjänsts nya reaflygplan Gloster Meteor. Något senare tillkom även – bland annat för Transairs räkning – Curtiss CW 20T (C-46). Verkstadschef i Malmö blev Axel Hansson, och 1960 ersattes denne av Ulf Cewers. Som Teknisk Chef inom Flygtjänst fungerade från 1955 Åke Granhall.

1961 blev verkstaden ett separat bolag med eget resultatansvar under namnet "AB Svenska Flygverkstäderna" under Ulf Cewers ledning. Kvar på Bromma fanns en relativt stor verkstad, som formellt lydde under Svensk Flygtjänst även i fortsättningen. Tekniker från de olika bolagen var dock tillfälligt placerade ute på de flygfält – militära som civila – varifrån Flygtjänst startade för sina målflygningar. Hälften av verkstadens beläggningar utgjordes av civila kunder, och man blev snart nog specialist på DC-3-flygplanen och deras motorer. Bolag som Linjeflyg, Transair, Torair och

Färö Airways märktes bland kunderna. Även utländska kunder kom att utnyttja verkstaden, och den mest långväga torde väl ha varit Liberian National Airlines.

Flygvapnet var och förblev den största kunden, liksom Kungliga Flygförvaltningen – som formellt ägde, sålde och köpte Kronan tillhöriga luftfartyg. I takt med att radio- och radartekniken utvecklades kom man också att renovera och modernisera många flygplan så att de hölls "up to date". 1963 var arbetsstyrkan uppe i 200 man, och sommaren 1963 lyckades bolaget efter mycket förhandlande få hyra halva hangarutrymmet i Hangar III. Att detta möjligjordes berodde till stor del på att Transair-bolaget detta år fick sin nya hangar ute på Bulltoftafältet klar (nuvarande Mölledalsskolan).

Flygtjänsts gula målbogserflygplan blev en vanlig syn på våra svenska flygplatser under efterkrigstiden; från början använde man sig av de engelska Miles Martinet och ombyggda svenska SAAB B 17. Kraven på högre fartområden för målflygplanen innebar nya flygplan, och bolaget skaffade de engelska readrivna Gloster Meteor och De Havilland Venom (J 33), samt den engelska Fairey Firefly och amerikanska Douglas Skyraider. Huvudverkstaden i Malmö fick med tiden ta emot dessa flygplan för ombyggnad och installation av målspel, samt för ordinarie översyner och reparationer. Utanför Hangar II kunde med tiden ett flertal udda flygplantyper samlas som alla hade beställd tid hos Flygverkstäderna. Bakom Hangar III hamnade dessutom de skrotade och kasserade flygplanen, innan de användes för brandövningar.

Inrikesflyget och 1959 års terminal

Bulltofta växte med andra ord under 1950-talet tack vare den nya banan, men alla fann snart att 1943 års terminal var och blev klart underdimensionerad för att kunna hantera den ökande trafikvolymen på fältet. Den gamla passagerarterminalen byggdes ju om 1948, och en del baracker från F 10-området hade flyttats ner till denna terminal. Med tiden kom även nya baracker att anläggas på den plats där den gamla Hangar I hade legat, bland annat för att hysa skol- och utbildningslokaler för Transair och Svensk Flygtjänst/Svenska Flygverkstäderna.

Inrikesflyget hade haft ett par svåra år i början av 1950-talet men började sakteligen repa sig. SAS hade avvecklat flera inrikeslinjer under denna

period, samtidigt som tidningsflyget vuxit. Även här hade det skett rationaliseringar och ommöbleringar på bolagssidan och 1956/57 var det i stort sett endast Airtaco som upprätthöll trafik på olika regionala flygplatser. På returflygningarna tillbaka till Stockholm var ju flygplanen i stort sett tomma och för att få intäkter kom Airtaco att ta med betalande passagerare.

SAS hade efter utredningar kommit fram till att det svenska inrikesflyget måste skötas av ett separat bolag, och man började nu förhandla med Airtaco och Kungl.Luftfartsstyrelsen om bildandet av ett nytt bolag. Den 2 april 1957 bildades så Linjeflyg AB med SAS, Dagens Nyheters AB (vilka ägde Airtaco) och Stockholms-Tidningen AB som intressenter. SAS vice VD, Sven Östling, blev det nya bolagets verkställande direktör och koncessionsrättigheterna på de svenska inrikeslinjerna delades nu upp mellan SAS och Linjeflyg. SAS skulle en tid framöver även i fortsättningen flyga Stockholm–Malmö, Stockholm–Göteborg samt Stockholm–Luleå–Kiruna. Linjeflyg fick däremot rätt att utveckla linjetrafiken till landets olika regionala flygplatser och knyta samman dessa till längre linjer. I april 1957 började det nya bolaget flyga Stockholm–Rinkaby–Malmö; under 1959 Malmö–Göteborg, Malmö–Kalmar samt Malmö–Jönköping–Norrköping.

SAS och Airtaco ställde succesivt flygplan till Linjeflygs förfogande, vilket innebar att bolaget redan efter det första verksamhetsåret förfogade över 10 st DC-3 och 4 st Lockheed L-18. Omkring 1960 hade bolaget ca 300 anställda och resultatet av verksamheten hade varit över förväntan gott. Genom olika kampanjer fick man också svenska folket att välja flyget framför tågkommunikationerna, och detta ställde krav på en utbyggnad av nästan alla flygplatser runt om i landet.

För Malmö – med sin nya bana och "gamla" terminal – samt minst lika viktigt, ett nytt charterflygbolag på uppåtgående, behövdes en helt ny och större terminalbyggnad. Omkring 1955 hade en ny terminalbyggnad skissats fram, som Malmö Stad tillsammans med staten hade utarbetat. Liksom vad fallet hade varit med tidigare byggnationer på Bulltofta träffades ett avtal om ekonomisk samverkan för att byggnationen skulle kunna finansieras. Regeringen fick titta på förslaget 1956 men valde att återremittera ärendet till Luftfartsstyrelsen som tvingades banta projektet. 1957 återkom Luftfartsstyrelsen till regeringen med ett nytt förslag, vilket också godkändes och kom att verkställas genom stadens och Kungl. Byggnadsstyrelsen försorg.

För att tillfälligt lösa problemet med den gamla terminalbyggnaden kom

dess restaurang att byggas ut med 77 kvm för 20.000 kr, men det var också allt. Bygget av den nya terminalbyggnaden satte igång redan i december 1957, och som huvudansvarig för entrepenadarbetet valdes företaget FABRIS, AB Fabriksskorsten. Kostnaden för passagerar- och fraktbyggnaderna blev omkring 5 miljoner kr, och kom att sysselsätta 35 man. Utanför själva byggnaden lät man dessutom anlägga en stor betongplatta för 2 miljoner kr där flygplanen stod parkerade. På taket till den tre våningar höga administrations- och kontorsbyggnaden placerades två separata tornbyggnader, den ena för trafikledningen och den andra för meteorologerna.

I båda byggnadernas källarvåningar fanns parkeringsplatser för ett 60-tal fordon, och vid infarten till den nya terminalen anlades parkeringsplatser för 154 fordon. Intill fraktbyggnaden – som låg separat strax öster om passagerarterminalen – anlades en parkeringsplats för de anställda som rymde 110 fordon.

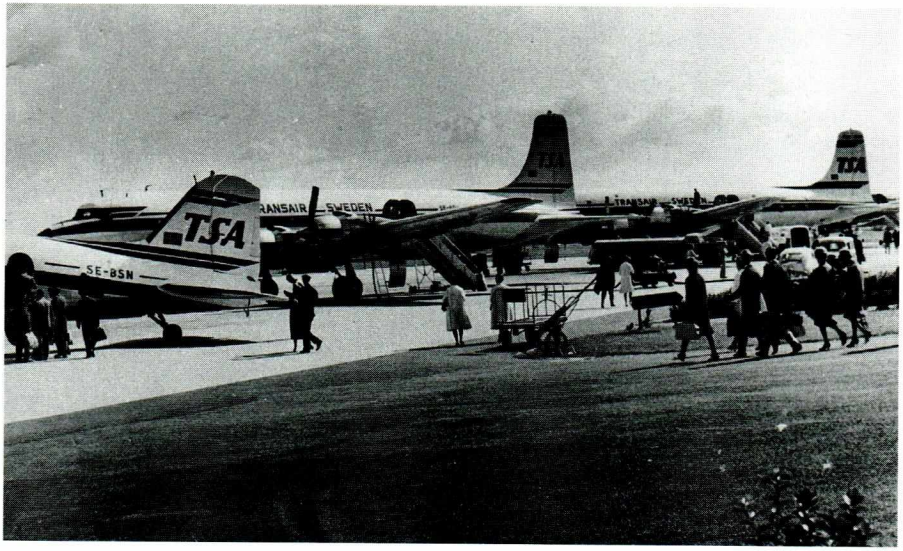
För passagerarnas trevnad anlades en restaurang i terminalbyggnaden omfattande 325 kvm med plats för 150 sittande gäster samt en cafeteria med plats för 50 gäster.

Totala byggnadsvolymen sades ha varit 20.000 kubikmeter, och för bygget har ca 2.000 kbm betong och 120 ton armeringsjärn åtgått. I kontorsbyggnaden omfattade varje våningsplan ca 2.500 kvm golvyta. Entréhallens golvyta omfattade 1.500 kvm, och här fanns incheckningsdiskar samt pass och tullstationer.

Trots att det i tidningarna fanns en viss kritik mot att byggnaden var för liten och skulle vara underdimensionerad, kunde Luftfartsstyrelsen motivera varför det ursprungliga terminalförslaget bantats ner; under de senaste åren hade flygtrafiken på Stockholm–Malmö-linjen minskat mera än beräknat och en av anledningarna sades ha varit en från statsmakterna pålagd extraavgift på flygbiljetten som fördyrade denna med hela 65 %. Däremot skulle en annan verksamhet växa, charterflyget, och det bolag som främst skulle bli förknippat med denna gren av flyget var det Bulltoftabaserade bolaget Transair Sweden.

Med den nya startbanan kunde Bulltofta nu ta emot större och tyngre trafikflygplan, här representerade av SAS DC-6-plan ...

... Lockheed Constellation. KLM.



TRANSAIR och Bulltofta blev snart symbolen för charterflyget och transporten av soldyrkande skandinaver till Medelhavsområdet. Med de mindre DC-3 och C-46 Curtiss Commando flögs turister till Köpenhamn, Hamburg, Alperna eller Mallorca. Med de större DC-6 och senare anskaffade DC-7 flögs nordborna till Mallorca eller Kanarieöarna. (Sven Stridsbergs samling)

"Pendeln" mellan Malmö och Köpenhamn sköttes även av Transair som satte in antingen DC-3'an eller Curtiss Commando. "Metropolitan", Convair CV 444, användes av SAS först på medellånga distanser för att sedan nästan helt användas i inrikestrafiken. (Sven Stridsbergs samling)

TRANSAIR började sin verksamhet med DC-3-flygplan; här den under 1953 anskaffade SE-BWE, som faktiskt var ABA's först anskaffade SE-BAA "Örnen"! Flygplanet såldes 1961 till FN för att användas i Kongo- där flygplanet också mötte sitt slutliga öde och skrotades. (Sven Stridsbergs samling)

TRANSAIR – BOLAGET SOM ÖPPNADE VÄGEN TILL SOLEN

Transair grundades 1951 av Per Lovén i avsikt att bedriva tidningsflyg med två små engelska tvåmotoriga flygplan typ Airspeed Oxford. Största kunden var Aftonbladet, och på återvägen till Stockholm kom man liksom de andra bolagen att ta upp betalande passagerare. När Göte Rosén trädde in i bolaget 1953 började man planera för en betydligt större verksamhet, inte minst genom förvärvet av ett DC-3-flygplan. Efter att ha övertygat Aftonbladets ägare om det sunda i att klara framtiden med större – och dyrare – flygplan, ordnades ett banklån på 250.000 kr. För pengarna köptes raskt två DC-3'or in, och man började med en blygsam chartertrafik ut till Europa. Charterflyg vid den här tiden innebar i stort sett att någon kund helt enkelt hyrde, dvs chartrade ett flygplan för att kunna transportera något till en önskad valfri plats. Under de första åren innebar detta ambulansflygningar, transporter av gods för speditionsfirmor, rederier och andra storföretag.

I samband med resor till Italien och Mallorca 1953 fick Göte Rosén idén till att flyga ut soldyrkande turister från Sverige till dessa länder, och väl hemma lyckades han intressera Knut Oskar Gustavsson i Örebro för sin idé. Denne hade ett eget bussbolag med vilket han brukade köra ut svenskar till olika platser runt om i Europa. Så fort idén var lagd, tände busskungen i Örebro på tanken och beställde omgående 20 flygningar till Hamburg, 12 flygningar till Pisa och 12 till Marseille! Resor till "svensköarna" Palma de Mallorca inleddes 1954 och till Gran Canaria 1956, men samtidigt ökade också konkurrensen om flygresenärerna.

Trots flera ekonomiska svårigheter växte bolaget, och flyttade 1958 från Bromma till Bulltofta där man hyrde in sig i Hangar III. Flygplanflottan hade då ökat till sex flygplan, 3 st DC-3 och 3 st C-46 Curtiss Commando. Dessa senare flygplan hade en större lastkapacitet, och bolaget kom snart att tjäna många slantar på flygfrakt av skrymmande gods. Tyvärr var motorerna mycket törstiga och räkningarna från Svenska Shell AB växte lavinartat. I

sista stund före konkursen erhöll Transair ett banklån på 3 miljoner kr av Handelsbanken.

För att ge bolaget stadga, ordning i ekonomin och för att förbättra bolagets anseende anställdes 1959 Gösta Ellhammar. På kort tid bestämdes att skaffa större flygplan för att öka passagerarantalet på varje flygning, och till en början köptes tre fyrmotoriga DC-6-flygplan in från SAS. Beslutet fick resebyråerna entusiastiska och man kunde erbjuda 30 % fler säten. Redan första året med dessa nya flygplan steg antalet charterpassagerare till 63.000 och tre nya DC-6'or köptes in. 1963 hade flygplanflottan vuxit till 1 DC-3, 10 Curtiss C-46, 6 DC-6 och 6 DC-6B!

Det säger sig självt att det förelåg stora ansträngningar från personalens sida att hålla det hela igång, inte minst på verkstadssidan. Hangar III's kapacitet blev allt för liten, och bolaget började nu övertala Malmö Stad att vara med om att bygga en ny hangarbyggnad på Bulltofta för Transairs räkning. Sedan finansieringsfrågorna klarats av kunde bygget sätta igång och 1963 stod den nya hangarbyggnaden i rött tegel färdig. Denna hade då placerats nästan mitt ute på det gamla flygfältets västra sida och väster om huvudbanan. Bakom den nya hangaren fanns en längre låg tegelstenslänga vilken rymde förråd och motorverkstäder.

Kongokrisen i början av 1960-talet gav Transair goda möjligheter att tjäna pengar på flygtransporter till och från Kongo samt inom detta av inbördeskrig härjade land. DC-3, DC-6 och C-46 användes av bolaget i Kongo, men man drabbades också av förluster. En av DC-3'orna, SE-BAA "Örnen" (för övrigt ABA's första DC-3) buklandade i Kongo i FN-tjänst och avskrevs på platsen dock utan personskador. Däremot totalhavererade en DC-6B (SE-BDY "Albertina") den 18 september 1961 i samband med landning på Ndola-flygplatsen i Zambia varvid hela besättningen samt FN's generalsekreterare Dag Hammarskjöld omkom. Ytterligare två Curtissflygplan – förhyrda till FN – havererade och avskrevs.

Kongoengagemanget för Transair upphörde 1966 och de kvarvarande C-46-planen kom nu att försäljas. Ellhammar beslöt också att ersätta de driftsäkra DC-6-planen med större och modernare fyrmotoriga DC-7-flygplanen, ett beslut som tyvärr skulle visa sig ödesdigert för bolaget. Anledningen var de krånglande motorerna, som lär ha varit en mycket god och sinnrik skrivbordskonstruktion, och fungerat bättre i teorin än i praktiken. Bland de anställda skulle de nya flygplanen med tiden skämtsamt kallas för "världens bästa tremotoriga segelflygplan"!

1966 gick bolaget över styr, Ellhammar avskedades och Handelsbanken tog nu över. Anders Eriksson blev ny VD, och man beslöt sig för att göra sig av med DC-7-flygplanen vilka efterhand skrotades. Tre tremotoriga jetflygplan typ Boeing 727-100 inköptes. De levererades 1967 och 1968, och satsningen på jetmaskinerna visade sig vara lyckosam. Samtidigt hade rationaliseringar och friställningar bland personalen minskat arbetsstyrkan från 920 under 1966 till omkring 400 1968.

För att möta hotet från de olika charterflygbolagen hade även SAS startat ett eget charterbolag, Scanair, som dock inte kunde utföra alla beställningar själv. I stället kom SAS att hyra in sig hos danska Sterling och skånska Transair. De tre Boeing-flygplanen kom nu att hyras ut till Scanair för 14 år framåt och 14 miljoner kr årligen, samtidigt som Transair också skötte en del av SAS Grönlandstrafik. Trots uthyrningen till SAS flög man under Transairs färger. 1974 bröt SAS avtalet med Transair vilket renderade bolaget ett skadestånd på 20 miljoner kr. Ett par rederier var intresserade av Transair, men för att förekomma Salénrederiernas planer köpte SAS i maj 1975 upp Transair.

Bolaget var nu i praktiken i händerna på SAS, och när Anders Eriksson 1977 hastigt avled fick man en direktör från SAS, Ingmar Åström, som skulle sköta bolaget. Kräftgången fortsatte för bolaget som fann att Scanair tog över kunder och rutter, och 1981 upphörde bolaget att verka efter att först ha bjudits ut till försäljning. Det skedda skapade naturligt nog en stor bitterhet bland de anställda, som först funnit sig uppköpta bara för att tvingas lägga ner för att Scanair skulle kunna få leva vidare.

Carl Gustav von Rosen och Biafra

1968 skulle Transair deltaga i charterflygningar för den kyrkliga nödhjälpsorganisationen Caritas räkning och då till Biafra på den västafrikanska kusten. Ett inbördeskrig hade brutit ut i Nigeria, där provinsen Biafra efter ett flertal års slitningar med huvudstaden Lagos önskade frigöra sig och bli självständig. Biafra förklarade sig självständigt den 30 maj 1967 och nigerianerna svarade med handelsblockad och militärt våld för att kväsa upproret. Resultatet blev en svältkatastrof för biafranerna.

En luftbro från Europa till ön Sao Tomé utanför Biafra hade organiserats av ett amerikanskt bolag för den kyrkliga organisationen Caritas räkning. Från Sao Tomé flög sedan amerikanska piloter in mat och andra förnöden-

heter till det biafranska flygfältet Uli, men i augusti upphörde dessa flygningar eftersom det ansågs för riskabelt. Nigerianerna hade rysktillverkade flygplan med vilka de terroriserade Biafra, och hade börjat angripa flygplatserna med bomber och kulspruteeld.

Transair hade ställt flygplan och besättningar till Caritas förfogande och på ett av Transairs första DC-7-flygplan till Sao Tomé fanns Carl-Gustaf von Rosen och Claes Smith, bolagets mest garvade och erfarna piloter med vardera trettio års flygerfarenhet bakom sig. De upprördes över handelsblockaden och att de amerikanska piloterna hade ställt in sina flygningar, och de beslöt sig för att försöka flyga in till Biafra. Med flygplanet SE-ERK "Borås" vågade de språnget över till fastlandet, och på lägsta höjd flög man in över Biafra och landade med förnödenheter på Uli-fältet den 12 augusti 1968.

Tillsammans med de skandinaviska kyrkornas samarbetsorganisation Nordchurchaid och Caritas organiserades nu en reguljär luftbro in till Biafra, som höll på fram till början av 1970. Då hade 5.313 inflygningar gjorts med totalt 61.000 ton förnödenheter ombord. Internationella Röda Korset hade samtidigt upprätthållit en luftbro från Fernando Poo och Cotonu, men upphörde med dessa i juni 1969 efter det att ett Röda Kors-flygplan skjutits ner. Organisationen hade då hunnit genomföra 2.024 inflygningar med 20.920 ton mat ombord.

Det var inga ofarliga flygningar, och på varje uppdrag riskerade man att skjutas ner, antingen genom markeld eller från luften. Flygningarna gjordes då under skymning och mörker, vilket ytterligare ökade riskerna. 11 transportflygplan förstördes och 21 flygare omkom, varav 9 flygplan och 13 piloter tillhörde de kyrkliga organisationernas flyg.

Biafra stod ensamt mot Nigeria, som backades upp av England och Sovjetunionen samt hela det internationella samfundet. Carl-Gustaf von Rosen kom redan under första natten i Biafra att träffa den självutnämnda statens förste chef, general Ojukwu, och skulle sedan fortsätta på hemmaplan med att få omvärldens ögon riktade på Biafra. Vid jultid 1968 var han åter i Biafra och upplevde ett nigerianskt raketanfall mot civilbefolkningen. Tillsammans med företrädare för den biafranska regeringen diskuterade han nu möjligheten att bygga upp ett militärt flygvapen. Då landet knappast skulle kunna organisera och skaffa flygplan som skulle kunna ta upp kampen med de ryska Mig-jaktplanen och Ilyushin-bombarna, föreslog von Rosen biafranerna ett flygvapen baserat på "Minicoin-systemet".

Detta var ett militärt koncept som delvis utvecklats av amerikanarna i Vietnam med bestyckade helikoptrar och småflygplan, men även delvis i Sydamerika där flygplan från andra världskriget användes för gerillabekämpning. Von Rosens idé var att små vapenbestyckade flygplan – av civilt ursprung och därmed lätta och billiga att köpa in – skulle kunna användas för samband, spaning samt insatser mot motståndarens baser, kommunikationsleder och depåer. Dessa flygplan skulle också kunna baseras på små välkamouflerade "strippar", samt kräva ett minimum av organisation och besättningar.

Malmö Flygindustri och SAAB hade med utgångspunkt från det svenska totalförsvarstänkandet arbetat på ett eget minicoin-projekt, och man hade försökt få Flygvapnet intresserat av den utvecklade MFI-9B som skol- och sambandsflygplan. Detta flygplan hade förstärkta vingar, inte enbart för att kunna användas för avancerad flygning utan också för att kunna ta vapenlast med sig. 1964 hade en av MFI's provflygare visat upp ett MFI-plan på det militära Ravlundafältet i Skåne, provskjutit trådstyrda Bantamraketer mot ett stridsvagnstorn, åter landat och ombeväpnat till lätta raketer och stuckit iväg på en ny insats. Resultatet hade över förväntan visat vad små bestyckade flygplan skulle kunna duga till, men några beställningar från FV kom aldrig.

Det som nu föresvävade von Rosen var att biafranerna skulle köpa in ett antal civila MFI-9B, köpa fransktillverkade raketkapslar, transportera dessa med flyg till Afrika och där bygga upp ett litet slagkraftigt flygvapen.

Våren 1969 och via ett skenbolag i Rom som förre Klemmförsäljaren och tandläkaren Sölve Skerving Wester hade, kunde biafranerna så köpa in fem st MFI-9B för 344.000 kr. De sågs över på Bulltofta, flögs av Rudolf Abelin till Paris där de lastades in i en Super Constellation och flögs sedan till Gabon i Afrika.

Carl-Gustaf von Rosen rekryterade två taxiflygare, Gunnar Haglund och Martin Lang, som skulle flyga in planen samt utföra de första COIN-uppdragen. De skulle även utbilda biafranska piloter på typen. Även andra svenskar rekryterades till markorganisationen: Sigvard Nilsson, Bengt Welch samt Karl-Bruno Ljungberg. Som en "outsider" deltog redan från starten journalisten och fotografen från Kvällsposten och Sydsvenskans bildbyrå Pierre Mens.

Den 22 maj 1969 gjordes den första insatsen mot Port Harcourt's flygplats med de raketbestyckade flygplanen som von Rosen döpt till "Biafra Babies". Vapenlasten bestod av två st fransktillverkade raketkapslar typ

Matra, vardera innehållande sex raketer på 68 mm kaliber. De var pansarbrytande och kunde tränga igenom 400 mm pansar.

Den första insatsen följdes raskt av ytterligare två mot flygfälten i Benin och Enugu, och resultatet lät inte vänta på sig. De legosoldater som var i nigeriansk sold vägrade flyga, och under en hel vecka kunde Röda Korset, Caritas och Nordchurchaid ostört flyga in sina förnödenheter till Biafra.

Den fjärde insatsen riktade sig mot ett kraftverk vid Warri, 300 km från huvudstaden Lagos, som bara året innan hade byggts av svenska tekniker och som bland annat försåg flygplatsen vid Benin med elström. Von Rosen själv lyckades få in två raketträffar på en oljekylare till de svensktillverkade STAL-turbinerna! Resultatet av attacken blev att kraftverket stod stilla i sex månader.

Ett femte uppdrag som innebar markunderstöd till hårt trängda biafranska styrkor misslyckades, och efter dessa fem insatser var Langs och Haglunds semestermånader slut. Även Carl-Gustaf von Rosen var tvungen att åka hem, bland annat för att försöka skaffa ytterligare flygplan till det biafranska flygvapnet. Biafranerna lyckades få fram piloter – bland dem även en annan svensk taxiflygare, Rune Nordgren, – vilka fortsatte göra insatser med MFI-planen samt de flygplan man nu hade lyckats skaka fram.

Efter att nigerianerna hämtat sig från denna överraskning insåg man att det rörde sig om en liten svensk styrka försedd med svenska småflygplan som opererade inne i Nigeria. Genom Pierre Mens förmedling blev snart namnen på piloterna kända, och hans bilder valsade runt i hela världspressen. Svenskarnas insats väckte en stor opinionsstorm, och särskilt från officiellt svenskt håll var man inte glad åt gruppens insatser. Från gemene man i Sverige och inte minst i England – som officiellt stödde Nigeria – gick dock en våg av sympati fram för von Rosens och svenskarnas insatser.

För Malmö Flygindustri fick affären ett allvarligt efterspel, och redan i juli 1969 beslöt regeringen att MFI-flygplanen samt reservdelar till dessa i fortsättningen skulle klassas som krigsmateriel. Detta satte snabbt stopp för Malmöföretagets möjligheter att exportera flygplanen, vilket ledde till att man dels fick ett lager osålda flygplan, dels fick lägga ner tillverkningen helt. Abelin, Andreasson och provflygaren Ove Dahlén trodde dock på småflygplan – och COIN-conceptet – och de fick fram en förbättrad typ med bättre last- och fartprestanda, SAAB 15 "Safari" / SAAB 17 "Supporter".

Från 1974 skulle dessa flygplan användas för humanitära ändamål, då Carl-Gustaf von Rosen på uppdrag från olika hjälporganisationer organise-

rade en flygstyrka som fällde "matbomber" i det av svälten drabbade Etiopien. Gruppen samlades på Bulltofta för att öva fällningsteknik, där denna vid olika tillfällen kom att demonstreras för pressen, hjälpsorganisationerna samt representanter från Flygtekniska och Flyghistoriska Föreningarna. Trots att flygtrafiken sedan 1972 hade flyttat ut till Sturup, fick MFI och ytterligare ett annat bolag använda sig av Bulltofta.

MFI kom på basis av de vunna erfarenheterna att fortsätta utveckla sitt småflygplankoncept men även försöka omsätta dem på två- och tremotoriga flygplan som skulle kunna sättas in varhelst det uppstod hunger- eller naturkatastrofer runt om i världen. Det har, som Rudolf Abelin formulerat det, gällt att utveckla flygplan som kan sättas in på den sista millimetern av världskartan, där inga framkomliga vägar finns och där hjälpbehovet kanske är som störst! Tack vare von Rosens och MFI-planens visade användbarhet används idag småflyplan runt om i hela Afrika av olika hjälporganisationer, särskilt av organisationen Missionary Air Force. Tyvärr dödades Carl-Gustaf von Rosen sommaren 1977 i en gerillaräd i Ogadenprovinsen i östra Etiopien.

Bild s 234. En ung Owe Dahlén med kvinnlig fägring visar glatt upp Malmö Flygindustris MFI 9 över Kirsebergsstaden med Beijers Park i bakgrunden. (SFF-Skåne Arkiv)

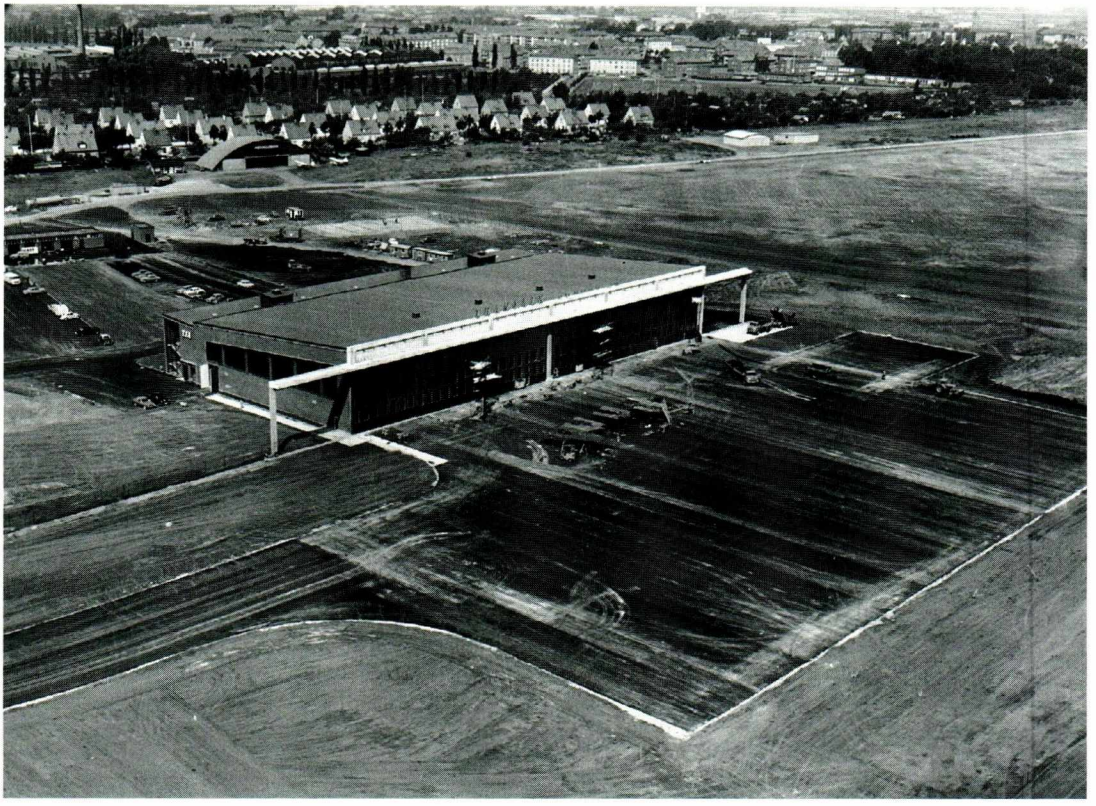
"BULLERTOFTA" OCH FRÅGAN OM MALMÖS NYA FLYGPLATS

1960 hade jetåldern definitivt gjort sitt inträde även i Sverige; SAS hade nu börjat operera med Caravelle och DC-8 efter att ha gjort sig av med sina äldre tvåmotoriga propellerflygplan. Däremot hade Linjeflyg kvar sina tvåmotoriga Metropolitan, vilka främst användes på inrikeslinjerna i Norden. Även det svenska Flygvapnet hade upphört använda propellerplan i aktiv förbandstjänst sedan B 18 utgått ur tjänst och ersatts av SAAB 32 "Lansen".

På Bulltofta skulle flera av den nya generationen militär- och trafikflygplan visa upp sig under 1960-talet. I och med att flygfältets kapacitet nu ökat genom den nya banan och den nya flygterminalen, ökade också intresset hos flygbolagen att utnyttja Bulltofta. Särskilt markant var intresset från öststaterna att bedriva flygtrafik till och från Bulltofta, inte minst transporter av soldyrkande svenskar till badorterna vid Svarta Havet. Vid dessa tillfällen gästades Bulltofta av många olika ryskbyggda flygplantyper med jet eller turbopropmotorer. Charterflygbranschen gick dessutom över till jetflygplanen under slutet av decenniet, och även på affärsflygsidan började de första "Bizjet-flygplanen" dyka upp.

Charterbranschen och fraktflyget lockade fortfarande hugade spekulanter, och ett nytt skånskt bolag – FalconAir – hade bildats som med tre st Vickers Viscount (fyrmotoriga turboprop) skulle flyga last och passagerare. 1967 kunde bolaget flytta in i Transairhangarens kontorsavdelning. SAS gamla DC-6 och DC-7-flygplan kom även de att köpas av olika charterflygbolag, av vilka Internord och Sterling Airways kan nämnas.

Transair kom under 1966 att skaffa sina två första jetmaskiner av typ Boeing 727, vilket var sunt med tanke på de olönsamma och tekniskt sett bristfälliga DC-7-planen. Samma år lyckades bolaget även sälja fem Curtiss-flygplan till ett brasilianskt flygfraktbolag, vilket ökade likviditeten med närmare två miljoner kr. Efter det att de nya Boeing-flygplanen anlänt till Bulltofta fann man plötsligt att de inte kunde gå in i den nya röda hangaren



Hangar III var för liten för att kunna ta emot Transairs fyrmotoriga flygplan, varför denna nya byggnad i rött tegel uppfördes 1963. I dag huserar Mölledalsskolan i byggnaden, som genomgått flera till- och ombyggnader. (Transair Arkiv, Sturup)

– stjärtpartiet var ca en halv meter för högt för att kunna passera hangarporten. Nu var goda råd dyra, och man började först diskutera ett förslag att bygga om hangardörrarna. Detta var dock förenat med avsevärda kostnader, men man fann snart en billigare lösning; varför inte backa in flygplanet, lyfta nosen med en liten hydraulisk lyft och på det sättet baxa in flygplanet i hangaren! En verkstad i Eslöv kom att tillverka lyften, som sedan gjorde god tjänst under Transairs återstående livstid. Även för tekniska översyner blev flygplanet för stort och högt, särskilt vid inspektion av stjärtpartiet. För att lösa detta fick en särskilt stjärtdocka tillverkas av en mekanisk verkstad i Malmö.

Bulltofta hade visserligen fått en ny asfaltbana 1954 men detta förhindrade inte den kräftgång flygfältet var inne på. Under första hälften av 1960-talet ökade trafikvolymen på Bulltofta till det dubbla, för att under decenniets sista fem år stagnera. Det var framförallt chartertrafiken som skulle avta i intensitet och volym, efterhand som konkurrensen hårdnade och marknaden för solresor mättats något. Däremot utvecklade sig den reguljära linjetrafiken stadigt positivt år efter år, med vissa nedgångar beroende på kostnads- och löneutvecklingen. Följande siffror över antalet ankommande och avresande passagerare i tusental belyser utvecklingen väl under 1960-talet:

År	Linjefart Inrikes	Utrikes	Charter	S:a
1960	79	98	59	236
1965	145	130	308	583
1966	153	134	305	592
1967	182	146	260	588
1968	193	144	198	535
1969	231	157	185	573
1970	230	173	146	549

Källa: LFV statistik. Sammanställd av Tore Persson.

1966 var ett år då charterflygets trafikvolym på Bulltofta slog alla rekord, och särskilt noterades ett maxvärde den 13 juli 1966 med 52 flygplan som startade och landade på flygfältet. Sex flygbolag var då inblandade i förflyttningen av 3.957 soldyrkande passagerare. Högst antal starter och landningar utfördes av Transair med 30 flygplanrörelser utförda av bolagets DC-7 och en enstaka C-46; därnäst kom Internord med 10 flygplanrörelser utförda av bolagets DC-7'or. SAS charterbolag Scanair gjorde sex flygplanrörelser med DC-7B, Sterling Airways på DC-6B endast en landning och start (Kastrup var ju annars hemmabasen), Sverigeflyg med en DC-3 en start och landning, samt slutligen norska charterbolaget Braathen/SAFE på DC-6B med tre flygplanrörelser.

Det var inte alla som var odelat förtjusta i denna utveckling, inte minst sedan det stod klart att de nyare flygplanen bullrade på ett helt annat sätt än vad propellerplanen gjort. Men bullret hade en annan karaktär, och trängde igenom på ett helt annat sätt än tidigare. Jetflygplanens karaktäristiska ljud

med "visslingar" och "brak" var jobbigare och mera märkbara för det mänskliga örat än vad fallet var med propellerflygplanens motorer. Dessa å andra sidan krävde varmkörning under lång tid på ett helt annat sätt än vad jetmotorerna behövde, och fyra kolvmotorer som startar upp och varmkörs låter på ett helt annat sätt än jetmotorn. Med tanke på de täta avgångarna vissa morgnar och ankomster sena kvällar så kan man faktiskt så här i efterhand undra om inte kolvmotorerna från Transairs DC-6- och DC-7-flygplan egentligen märktes och störde mera under längre tid än vad SAS och Transairs jetflygplan gjorde...

Huvudbanans längd (1.900 m och 60 m bredd) var visserligen imponerande, men tillät ändå inte tunga jetflygplan större än DC-8 eller Boeing 707. På grund av dels banans bärighet, flygplanens tyngd och den konstaterade "bullermattan" fick Bulltofta med tiden vissa restriktioner. För Transair innebar detta att man ej till fullo kunde utnyttja sina nya Boeing 727, utan var tvungen att starta utan att flygplanen hade full startvikt. På grund av bullret fick bolagen dessutom iakttaga vissa begränsningar i utnyttjandet av dygnets timmar; SAS Caravelle fick t.ex. inte användas i reguljär trafik annat än mellan kl. 06.00 och 22.15, och i samband med skolflygningar mellan kl. 07.00 och 19.00.

Jetflygtrafiken till och från Kastrup var dessutom märkbar för malmöborna, med tanke på dessa flygplans relativt flacka banor och inflygningar. Kastrups flygtrafikledning kom efter kritik från svenskt håll att lägga om flygtrafiken så att den gick mera söder och norr om Malmö över Öresund. En särskild kontaktgrupp bildades 1961 mellan de svenska och danska luftfartmyndigheterna ("SWEDA-gruppen") för att koordinera flygtrafiken över Öresund och särskilt då mot bakgrund av att danskarna planerade en ny storflygplats på antingen Saltholmen eller vid Kongelunden. Särskilt från danskt håll – men även i svensk press – menade man att svenskarna genom att deltaga i Saltholmsprojektet, inte bara kunde lösa behovet av en ny storflygplats för Skåneregionen, utan också kunde skapa en sedan länge närd dröm om "Örestad", ett sammanhängande bälte av städer och industricentra runt Öresund.

Erfarenheterna av jetflygplanen på båda sidor om Öresund aktualiserade bullerproblemet på ett helt annat sätt än tidigare. Till skillnad från England, där man sedan det andra världskrigets och Battle of Britain's dagar haft en helt annan inställning till närliggande flygfälts ljud ("Sound of Freedom"), ville man i Sverige ha bort ljudkällorna – och detta var ett problem som

trafikflyget i vissa fall också delade med Flygvapnet. "Bullertofta" blev ett elakt namn på flygfältet under sextiotalet – inte helt oberättigat – och frågan om en ersättningsflygplats aktualiserades åter.

Satsningarna på 1959 års flygplatsterminal var blott en tillfällig lösning, och i takt med utvecklingen under 1960-talet togs en förnyad kontakt mellan Luftfartsverket, kommunstyrelsen och regeringens Kommunikationsdepartement om möjligheten att anlägga en ny storflygplats i Skåne. Från stadens sida hade bebyggelsen börjat krypa närmare rosengårdsområdet och det fanns planer på en omfattande bostadsbebyggelse med höghus här. Området låg dock i inflygningsområdet till Bulltofta, och skulle en bebyggelse äga rum – ja, då måste flygfältet maka på sig.

Från statsmakternas sida fanns ett intresse – efter det att Stockholms flygplatsfråga slutligt lösts genom anläggandet av den nya flygplatsen vid Halmsjön (senare namnändrat till det mera "internationellt gångbara" namnet Arlanda) – att söka lösningar på Göteborgs och Malmös flygplatsfråga. Göteborgs flygplats Torslanda på Hisingen var liksom Malmös Bulltofta i stort behov av ersättare, inte minst beroende på att de låg i alltför nära anslutning till tätbebyggelse samt med banor som inte kunde förlängas hur som helst för att kunna ta emot framtidens större flygplan. De nya flygplatserna var dock inte avsedda att fungera som just en särskild stadens flygstation, utan snarare som en större regionalflygplats vilken skulle serva flera tätorter och städer i ett eller flera omkringliggande län.

Om argumenten hade skäl för sig för Torslandas del, menade dock många i Malmö att man mycket väl kunde bygga ut Bulltofta i nordöstlig riktning. En av Transairs flygkaptener, Risebergabon, f.d. flygläraren vid F 5, jordbruksflygaren Lennart Nordström, tyckte som så, att det var fritt fram att bygga ut Bulltofta med en bana som gick ända bort mot Söderåsen. Plats fanns ju!

På våren 1964 började Luftfartsverket titta på frågan och kunde i april 1964 lägga fram ett förslag till en ny huvudbana på 1.300 meters längd samt försedd med en ny terminalbyggnad och hangarområde som med fördel skulle kunna anläggas nordost om gamla Bulltofta i riktning mot Nordanå och Nordsjös färgfabriker. Genom denna nya bana skulle flygtrafiken dessutom få inflygningslinjer som inte gick över stadens bebyggelse utan över industrihamnen – samt Kirseberg – en stadsdel som så att säga *då* var Bellevues raka motsats....

Detta var emellertid endast ett preliminärt utkast, och kom omgående att

förkastas av verkets styrelse till förmån för en helt ny regional storflygplats i Skåne. Förslaget, som skulle ha kostat 17 miljoner kr, stupade på miljöskäl; man ville ha bort den bullrande jetflygtrafiken från bulltoftaområdet (och rosengårdsområdet), samtidigt som man planerade för utvecklingen på bostadsområdet bortom år 2000. Andra skäl som talade emot en fortsatt utbyggnad av Bulltofta – enligt SWEDA-gruppen – var närheten till Kastrups och Ljungbyheds luftrum. En flygplats långt utanför staden och i ett relativt obebyggt område var då att föredra och medgav expansionsplaner vilka man i dagens läge ej kunde förutse.

Den som främst skulle diskutera för Malmös del med ansvariga myndigheter var kommunalrådet Oscar Stenberg (socialdemokratisk ordförande i stadsfullmäktige *och* samtidigt ordförande i HSB, som ville uppföra bostäder på Rosengård och Bulltofta). Kommunikationsdepartementet gav under sommaren 1964 Luftfartsverket i uppdrag att börja studera dels hur en ny storflygplats utanför Malmö skulle se ut, dels undersöka var denna bäst skulle kunna förläggas. Förhandlingarna kunde till en början avslutas med två överenskommelser mellan Malmö Stad och Kommunikationsdepartementet, dels den 3 november 1965 med ett preliminärt avtal *att* Bulltofta skulle ersättas med en ny flygstation vid Holmeja, dels den 8 juni 1967 om formerna för finansiering och upphandling av entreprenadarbetet. Dessa två överenskommelser godkändes i efterhand av Kungl. Maj:t den 7 juli 1966 respektive den 14 september 1967.

Banan skulle ha en längd på 2.500 m, stå klar 1973, och beräknades kosta 70 miljoner kr. Väl utbyggd, skulle flygplatsen ha tre banor och kunna under ett maxdygn ta emot 72 flygplanrörelser eller totalt 4.965 passagerare.

Var flygplatsen skulle ligga var vid denna tid inte helt klart, men det förutsattes att det var "någonstans österut". Även om man i tidningarna omkring 1967 fick veta att Ilstorp utanför Sjöbo var lämpligt och att Lunds nya "storflygplats" skulle förläggas vid Holmeja, så hade man siktet inställt på just Holmeja – något Luftfartsverket fick kritik för från naturvårdshåll. I stället riktade man blickarna några kilometer österut, mot den lilla byn Sturup, och trots att särskilt fågelvännerna protesterade, kom Kungl.Maj:t den 29 mars 1968 att bestämma att flygplatsen skulle förläggas till Sturup. Beslutet hade – enligt vad somliga sade – fattats under närmast kuppartade former på inrådan av dåvarande kommunikationsministern Olof Palme!

I maj 1968 började Luftfartsverket köpa upp marken omkring Sturup, och arbetet på tillfartsvägarna till den nya flygplatsen påbörjades. I avtalet

mellan Malmö och staten skulle Luftfartsverket betala staden totalt 13 miljoner kr för markinlösen, och 1969 kom verket att inbetala den första hälften av summan. Den 5 mars 1970 togs de första spadtagen till själva flygplatsen, och den 3 december 1972 kunde så den dåvarande kommunikationsministern Bengt Norling inviga den nya skånska storflygplatsen.

Inte heller vad den nya flygplatsen skulle kallas var klart, och till en början nämndes enbart att flygplatsen låg vid Holmeja. På vissa håll kallade man dock det nya flygfältet för "Swedlanda" – direkt anspelande på Arlanda och Sverige. På samma sätt som när "Halmsjön" döptes till Arlanda, försökte man sig i Skåne på en liknande namntävling, dock utan resultat. Och så blev det som det blev – att byn "Sturup" som med grävskopornas hjälp nästan till 90 % raderades bort från jordens yta, lämnade sitt namn till den nya skånska storflygplatsen.

Även om Bulltoftas öde syntes beseglat åren 1964–1972, fanns flygtrafiken kvar och krävde ständigt nya anläggningar och förbättringar. Den stationsplatta som anlagts framför 1959 års nya terminal befanns snart vara för liten, och kom successivt att utvidgas. 1965 kom tre nya uppställningsplatser för flygplan att anläggas, samtidigt som fältets huvudstartbana erhöll en ny asfaltbeläggning. 1969–1972 fanns det totalt 14 uppställningsplatser för flygplan; 2 av dessa var avsedda för TSA's Boeing 727 medan de övriga användes för flygplan av DC-7-storlek. Total plattformsyta har varit 51.600 m^2.

För att bättre kunna kontrollera flygtrafiken inom det närmaste området försågs Bulltofta med en egen radar, vilken placerades på en av Hohögskullarna närmast öster om den nya terminalbyggnaden och togs i drift 1961. 1966 byggdes fraktterminalen ut samt försågs med en större parkeringsplats för fordon, och under det följande året kom även flygstationens utrikeshall att få en ny tillbyggnad.

Successivt moderniserades även flygfältets elektriska anläggningar; inflygningsljus och banljus ersattes med modernare dito 1967, och telefon/teleprintersystemet byttes ut så att trafikledningen fick bättre kontakt med sina motsvarigheter på de andra flygfälten under 1967/68. 1968 moderniserades radioanläggningen på UKV-bandet, samtidigt som en ny DME-anläggning för inflygningskontrollen togs i bruk.

Charterflygets kräftgång fortsatte, och nedgången visas tydligt om man tittar på trafikvolymen den 14 juli 1968, detta års topp. Totalt befordrade

charterflyget denna dag 2.109 passagerare med 29 starter och landningar. TSA svarade för merparten av dessa (10 st) med Boeing 727 och DC-7, Internord med 4 flygplanrörelser (DC-6B och DC-7), Falconair en start och landning med bolagets fyrmotoriga Viscount VC-7. Bulgarien och Rumänien hade börjat locka till sig svenska turister, och från det förra landet kom två fyrmotoriga turbopropmaskiner typ Il-18 från bolaget TABSO och från det senare landet och bolaget TAROM en liknande Il-18.

1969 dominerades flygtrafiken på Bulltofta ännu av TSA, SAS och Linjeflyg, Falconair Charter, Braathens SAFE (med Blidberg & Metcalf som partner), taxiflygbolagen Malmö Aero och Hillerströms Flyg AB, Svensk Flygtjänst AB och samarbetet med AB Svenska Flygverkstäderna, Malmö Flygindustri samt jordbruksflygbolaget Gullviks fabriks AB. Två oljebolag, ESSO och Shell, betjänade flygfältets kundföretag. Flygfrakten

När 1959 års terminal stod klar flyttade även flygtrafikledningen dit från 1943 års terminal. Tornet är kvar än idag medan apparaterna flyttats till Tekniska Museet där ett torn uppförts inne i utställningssalarna. (SFF-Skåne Arkiv)

och ett femtontal speditionsfirmor hade sina lokaler på Bulltofta och omfattade nära 900 anställda.

Kapardramat

Bulltofta skulle mot slutet av sin aktiva period komma på tidningarnas och medias förstasidor, och detta genom att Sveriges *första flygplanskapning* ägde rum på flygfältet. Vid den här tiden hade flera flygplan kapats runt om i världen, främst av sådana personer som sade sig stödja palestiniernas kamp mot staten Israel, men även andra motiv förekom.

På fredagseftermiddagen den 15 september 1972 kom ett av SAS's DC-9-flygplan, "Gunder Viking" (LN-RLU), med 4 besättningsmän och 86 passagerare ombord strax efter starten från Torslanda att kapas. Tre av passagerarna var kroater, vilka nu beordrade flygplanet att vika av från kursen mot Stockholm och i stället gå mot Bulltofta, där flygplanet landade kl.17.10. De krävde nu i sina samtal med flygtrafikledningen och myndigheterna att sju kroater, som satt i svenska fängelser för olika brott, skulle frisläppas i utbyte mot passagerarna.

Den svenska regeringen kallades till ett krismöte, och senare på fredagskvällen anlände justitieminister Lennart Geijer till Bulltofta. Denne kom nu att leda förhandlingarna med kaparna från trafikledartornet. Efter några turer gick regeringen med på att de sju kroatiska fångarna skulle släppas från sina olika fånganstalter och föras till Bulltofta. Samtidigt lät kaparna meddela att man önskade en halv miljon kronor, och under natten lyckades regeringen efter stort besvär få ihop den begärda summan. En första utväxling genomfördes också med tre fångar mot 30 passagerare, samtidigt som det stod klart att en fånge vägrade deltaga i utväxlingen och kapningen!

Under lördagen överlämnades penningsumman, och efter 16 timmar kunde de sista passagerarna utväxlas mot de tre återstående fångarna. Något utbyte av besättningsmedlemmarna tillät inte kaparna, utan de fick senare under dagen starta från Bulltofta mot ett okänt mål. Planet hamnade till slut i Madrid där kaparna sökte politisk asyl.

Under tiden som kapardramat pågick belägrades Bulltofta av medias representanter, men polisen och flygplatsmyndigheterna kom effektivt att spärra av den del av flygfältet där flygplanet med kaparna ombord befann sig. Bland de utväxlade fångarna fanns bland andra Miro Baresic, som deltagit i mordattentatet på den jugoslaviske ambassadören i Stockholm

och som senare skulle hamna i Sydamerika innan han återvände till Kroatien efter Jugoslaviens sönderfall.

Bulltofta – Finalen

Den 1 december 1972 flyttade flygtrafiken definitivt från Bulltofta ut till Sturup, och nästan på ett ögonblick blev det tyst ute på stadens gamla flygfält. Vad skulle nu hända med fältet?

Nåja, helt tyst var det inte; det väsnades på flygfältet och det skulle framgent väsnas i tidningarna om hur Bulltofta bäst skulle kunna användas i framtiden. Att framtiden dock inte skulle ha med flyg att göra, det var de ansvariga kommunalpolitikerna eniga om.

Detta ointresse eller denna skarpa markering av att flygeran definitivt var över för Bulltoftas del skulle ta sig olika uttryck. Ett exempel var i samband med ett antal resultatlösa försök att få till stånd ett flygminnesmärke på Bulltofta. Svensk Flyghistorisk Förenings Skåneavdelning hade exempelvis fått en av Transairs sista fyrmotoriga DC-7'or, och önskade att denna skulle kunna fungera som ett monument över flyget – inte minst över charterflyget och Transair – på Bulltofta. Tyvärr fick föreningen vare sig plats eller tillstånd att behålla flygplanet på Bulltofta, så till slut fanns det ingen annan utväg än att låta planet gå skrotdöden till mötes. Ett av skälen till att flygplanet ej fick vara kvar, var att marken inom snar framtid skulle bebyggas och att det inte fanns utrymme för ett sådant plan på området.

Byggnadsplanerna för bulltoftaområdet – som till en början låtit vidlyftiga – uppsköts gång på gång, men trots detta fick flyget ej vara kvar på Bulltofta. Under förevändning att modellflygarna – som nu utnyttjade de lediga ytorna på flygfältet – störde de omkringboende, förvisades även dessa!

Till en början hände det inte så mycket på själva fältet, däremot runt omkring. Rosengårdsstaden påbörjades och slutfördes, och på Bulltofta förblev nästan allt som det tidigare hade varit. MFI fanns kvar på Smedstorpsgatan, liksom Flygfrakten vid Sallerupsvägen. Laroy Månsson, tidigare jordbruksflygare och känd landslagsbrottare i sin ungdom, hade startat en egen flygfirma och huserade i Hangar III tillsammans med MFI som hade ett lager av osålda MFI-flygplan i denna. Flygtrafikkontrollen samt vissa flyg- och flygspeditionsbolag i 1959 års terminal fanns ännu kvar på Bulltofta under många år.

Trots att flygtrafiken flyttat ut till Sturup fanns det fortfarande optimister

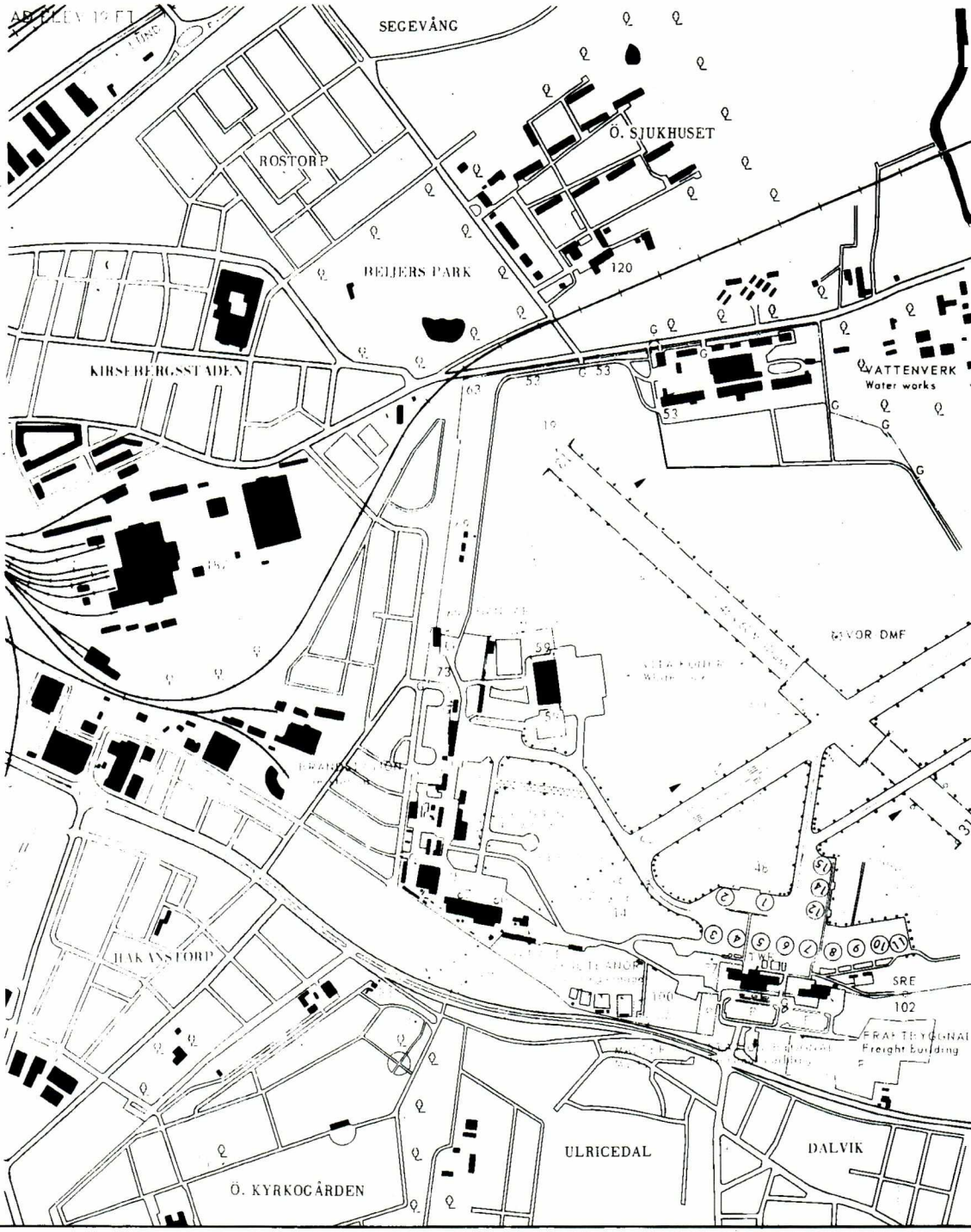
som önskade blåsa liv i flygfältet, behålla banorna samt använda fältet som ett matarflygfält till Sturup. Särskilt var det ingenjören och flygplankonstruktören Bo Lundberg (skaparen av J 22-jaktplanet under det andra världskriget) som drog en lans för de nya *Short Take-Off and Landing* (STOL)-flygplanen, av vilka flera skulle förses med en ny generation tystgående jetmotorer. Första gången Lundberg tog upp saken var 1974, och när han fyra år senare gjorde en upprepad framstöt var även näringslivet med på noterna och tyckte idén med Bulltofta som "satellit" till Sturup var värd att prova. Kommunfullmäktiges starke och tunge ordförande, socialdemokraten Arne Lundberg, var dock ej med på noterna utan menade att beslutet stod fast – flyget skulle bort från Bulltofta!

För de flygföretag som ännu fanns kvar på Bulltofta höll situationen på att bli kritisk – utflyttningsbeskeden kom gång på gång trots att ingen hade sett några konkreta byggnadsplaner på just själva flygfältet! 1977 satt såväl MFI som Laroy trångt till, men lyckades förhandla sig fram till ett par ytterligare år. Näringslivet – och den politiska oppositionen i kommunen – försökte få till stånd ett fortsatt användande av Bulltofta som flygfält men förgäves. 1978 presenterades ett förslag från "Nomad-bolaget" att använda Bulltofta för pendelflyg mellan Malmö–Sturup samt Malmö–Köpenhamn. Man hade frågat de närmaste grannarna till Bulltofta om planerna, och enligt bolaget hade dessa ställt sig positiva till fortsatt flygtrafik från fältet. Efter ett par månaders fruktlöst förhandlande med en till synes orubblig kommunstyrelse, stod det klart för bolaget att det inte fanns några som helst utsikter att få till stånd någon flygverksamhet på Bulltofta, och planerna självdog.

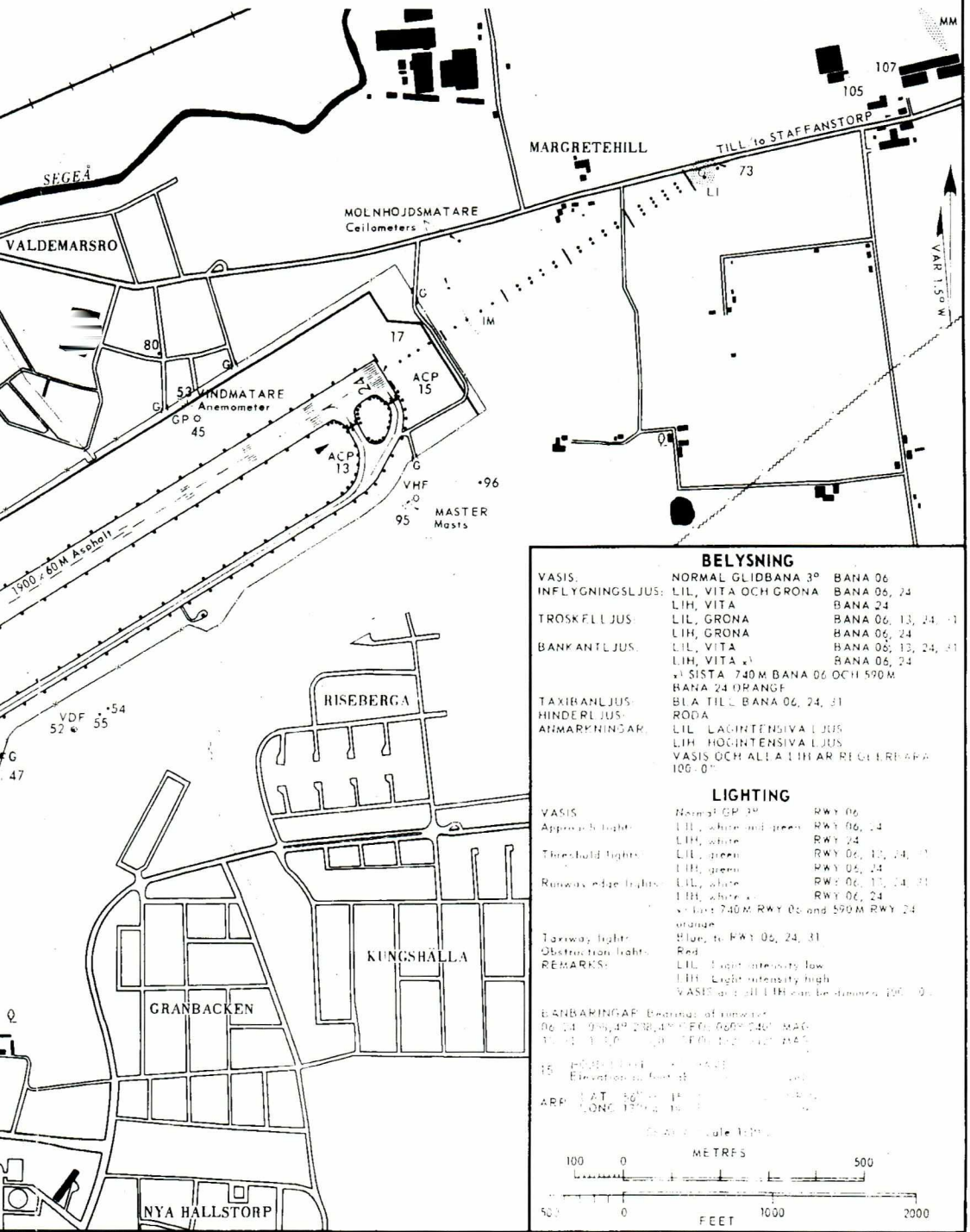
Bulltoftas radarstation slutade rotera den 7 oktober 1977, men var fortfarande intakt ytterligare ett par år innan apparaterna togs ur tornet. Själva flygtrafikkontrollen för det södra trafikområdet kom att vara kvar på Bulltofta, tills den nya flygtrafikledningscentralen togs i bruk på Sturup.

Ytterligare en omständighet som skulle försvåra för eventuell flygtrafik att kvarbliva på Bulltofta var att den största hangarbyggnaden, Hangar III, natten till den 8 september 1979 blev lågornas rov. Värden för 10 miljoner kr förstördes, bland annat 19 st flygplan typ SAAB Supporter (MFI-17)

Nästa uppslag: Den sista officiella kartan över Bulltofta innan flygtrafiken överfördes till Sturup är daterad 1969, och ger en god bild av byggnader, banor och belysningsarmatur. (SFF-Skåne Arkiv)



FÖR SPRIDNING GODKÄND I RIKETS A
Approved for publication by the Ge



BELYSNING

VASIS:	NORMAL GLIDBANA 3°	BANA 06
INFLYGNINGSLJUS:	LIL, VITA OCH GRONA	BANA 06, 24
	LIH, VITA	BANA 24
TROSKELLJUS:	LIL, GRONA	BANA 06, 13, 24, 31
	LIH, GRONA	BANA 06, 24
BANKANTLJUS:	LIL, VITA	BANA 06, 13, 24, 31
	LIH, VITA x)	BANA 06, 24
	x) SISTA 740 M BANA 06 OCH 590 M BANA 24 ORANGE	
TAXIBANLJUS:	BLA TILL BANA 06, 24, 31	
HINDERLJUS:	RODA	
ANMARKNINGAR:	LIL LAGINTENSIVA LJUS	
	LIH HOGINTENSIVA LJUS	
	VASIS OCH ALLA LIH AR REGLERBARA 100 - 0°	

LIGHTING

VASIS	Normal GP 3°	RWY 06
Approach lights	LIL, white and green	RWY 06, 24
	LIH, white	RWY 24
Threshold lights	LIL, green	RWY 06, 13, 24, 31
	LIH, green	RWY 06, 24
Runway edge lights	LIL, white	RWY 06, 13, 24, 31
	LIH, white x)	RWY 06, 24
	x) last 740 M RWY 06 and 590 M RWY 24 orange	
Taxiway lights	Blue, to RWY 06, 24, 31	
Obstruction lights	Red	
REMARKS:	LIL Light intensity low	
	LIH Light intensity high	
	VASIS and all LIH can be dimmed 100 - 0°	

BANBARINGAR Bearings of runways
06/24 [illegible] MAG
[illegible] MAG

15 [illegible]
Elevation [illegible]

ARP LAT [illegible]
LONG [illegible]

[illegible] Scale 1:[illegible]

A KARTVERK DEN 31 JUL 1969
Survey Office on 31 JUL 1969

som MFI hade i lager för framtida försäljning. Branden hade börjat vid fyratiden på morgonen, spridit sig explosionsartat och orsakat ett enormt gnistregn.

Först ett år senare kunde tidningarna förtälja att det hade varit tre något berusade ungdomar som i fyllan och villan först hade lagt beslag på 25 liter bensin från en närliggande bensinstation, hällt ut bensinen omkring hangaren och sedan tänt på! Branden – den tredje i hangarens historia – innebar definitivt slutet för en byggnad som 40 år tidigare hade varit en av världens modernaste och största flyghangarer.

Laroy Air gav upp 1979, och lämnade Bulltofta definitivt den 30 juni 1979. Kvar på Bulltofta fanns dock ännu ett flertal år framåt olika företag, som på ett eller annat sätt verkade i flygbranschen. Ännu 1981 fanns det nära 200 personer inom flygområdet som var sysselsatta på Bulltofta.

Bulltofta idag

Bulltofta av idag är nästan helt oigenkänneligt jämfört med hur det såg ut blott ett tjugotal år tidigare. Åter igen är det befogat att tala om "de båda Bulltofta-fälten" liksom fallet var omkring 1919; och åter är de båda fälten delade av en väg. Dagens "kyrkogårdsallé" är den fyrfiliga motorvägsled som löper från Sege-karusellen över Bulltofta och ner till Trelleborgsvägen i Almvik och Söderkulla. Väster om denna ringled på Bulltofta har fältet blivit bebyggt med industrifastigheter och bostadshus, medan den östra delen har blivit "Bulltofta Fritids- och Rekreationsområde".

Bulltoftas nordvästra område är väl den del av det gamla flygfältet som förändrats mest, samtidigt som det också är här som de flesta av "flygets hus" finns bevarade. Runt omkring F 10's stationsbyggnader kom tidigt olika företag att etablera sig med egna nya byggnader, och dessa växte undan för undan längs den nya Ringvägen ända ner till Sallerupsvägen. Till slut kom ett nittiotal företag med nära 3.000 anställda och med en omsättning på drygt tre miljarder kronor att ha etablerat sig på det gamla flygfältet. Den röda Transair-hangaren kom snart att hysa Mölledalsskolans byggnads- och verkstadstekniska gymnasielinjer med utrymmen som verkligen har uppskattats av såväl lärarekrafter som elever.

De första bostadshusen, tvåvåningsradhus, började anläggas på fältets norra sida invid "F 10-området" under senare delen av 1980-talet, och 1991 började bebyggelsen krypa söderut längs Johanneslusts gamla fina egna-

hemsområde. 1991 revs 1943 års terminal, liksom de skolbaracker som funnits strax norr om Hangar II – trots att fastighetskontoret bara något år tidigare renoverat dessa till toppskick! Strax därefter påbörjades byggnationen av ett nytt sammanhållet bostadsområde på den mark där skolbarackerna, Hangar I och 1943 års terminal funnits. Bostadsområdet på Bulltofta omfattade efter utbyggnaden nära 2.000 lägenheter samt ett befolkningsantal på drygt 7.000 människor.

På flygfältets östra del kom, som nämnts tidigare, ett parkområde att anläggas vid sidan av 1959 års terminal och flygfraktsbyggnad samt 1961 års radartorn. I Generalplanen för Malmö 1980 angavs det att stadens 10 stadsdelsområden skulle förses med var sitt lokala rekreationsområde, och ett förslag som utarbetats 1979 av två landskapsarkitektstuderande vid Alnarp, Thomas Rosenqvist och Håkan Qvarnström, antogs. Marken kom att detaljprojekteras under 1982 av Svenska Landskap AB i Malmö, och började realiseras som ett AMS-projekt för arbetslösa ungdomar i april 1983. Man kan väl nästan säga att cirkeln har slutits; på samma sätt som fältet under 1920- och 30-talen kom att byggas ut av arbetslösa, kom fältet delvis att återställas med hjälp av AK-kommisssions motsvarighet i modern tid!

Målet blev delvis att återskapa Bulltofta som ett stycke skogs- och hagnatur med olika flerskiktade skogspartier med ask, alm, ek och lönn som huvudträd. Dessa kombinerades med lind, hassel och olvon i olika proportioner. Björk och bokdungar kom efterhand att planteras, liksom dungar med hagtorn, fläder och hasselbuskar. Även olika barrträd har planterats på Bulltofta, som med tiden också skall få en botanisk park med exotiska buskar och träd från olika världsdelar. På flera platser har även dammar och vattenstråk anlagts.

På det plana området och i stort sätt på de gamla uppställningsplattorna av betong har man anlagt själva idrottsdelen. Här finns idrottsparkens huvudentré med P-platser på betongplattorna samt baracker med kontor, kiosk, dusch- och omklädningsrum. På området – nedanför 1961 års radartorn och öster om flygfraktsterminalen – har tennisbanor, gymnastikredskap, skidspåranläggning (1 km) samt minigolfanläggning anlagts. Det hela sköts av Malmö Fritids östra avdelning, som varje år någon gång under maj månad brukar hålla "Öppet Hus" för att visa områdets möjligheter.

Området – på 75 ha (750.000 m^2), varav skogsplanteringarna omfattar 38 ha – samt med en utsträckning på 2,2 km och en bredd på 200–800 m.,

ger således malmöborna stora möjligheter till strövtåg och rekreation. Promenadstigarna – som också fungerar som löpsträckor – ger den motionssugne löparen möjlighet att antingen välja ett spår på 2,2 km ("Granbackestigen") eller 4,6 km ("Flanbjärsstigen"). Total kostnad för hela projektet – som avslutades 1987 – blev 25 miljoner kr i 1983 års penningvärde.

Det är inte bara staden Malmö som fått uppleva hur ett flygfält i stadens närhet har omvandlats till ett bostads- och industriområde. Till skillnad från till exempel den gamla militärflygplatsen Hendon i norra London, som begåvats med ett "monument" i form av ett flygmuseum, så kan man fråga sig, vad Bulltofta idag har för minnesmärken från den tid då fältet var Malmö stads flyghamn.

Vi har redogjort för hur Transair och Svensk Flyghistorisk Förening misslyckades 1972 med att få tillstånd att en fyrmotorig DC-7'a fick vara kvar på Bulltofta som ett slags påtagligt minne, eftersom man från ansvarigt håll inte funnit utrymme att placera ett så pass stort skrymmande föremål då området ju skulle bebyggas inom en nära framtid med bostäder och industrier.

F 10 önskade hur som helst med tiden ett minnesmärke på Bulltofta; det kunde tyvärr inte placeras på det gamla militära stationsområdet då detta ju var ett slutet och avgränsat företagsområde. I stället kom flygflottiljen och dess kamratförening att erhålla en plats för monumentet på nordsidan av skjutbanekullen vid Sallerupsvägen. Det fick formen av en modell av J 20 på en välvd rostfri stålbåge på en fyrkantig sockel, och den 24 oktober 1980 kunde minnesmärket invigas. Intressant att notera är hur som helst att nästan alla F 10's byggnader från krigsåren är bevarade – även om de är delvis gömda och kringbyggda, delvis om- och tillbyggda. Enda byggnaden som är försvunnen är "Hangar I" från 1923, som allt för raskt revs 1969 när det blev tal om att byggnadsminnesförklara byggnaden...

Den näst äldsta flygbyggnaden på Bulltofta – och i Skåne för den delen – är emellertid Hangar II från 1925/26. Den är efter ett antal renoveringar nära nog återställd av fastighetskontoret i sitt ursprungsskick, trots att man på vissa håll hade närt en önskan om att kunna få riva byggnaden. Vid olika tillfällen har man från kommunens sida haft planer på att använda byggnaden som idrottshall, vilket dock inte har realiserats. I stället kom Hangar II från och med 1991 att användas för teaterverksamhet, även om man från Tekniska Museets och Svensk Flyghistorisk Förenings sida försökt få

kommunen intresserad av att använda byggnaden för teknik- och flyghistoriska ändamål.

Mölledalsskolan (Transairhangaren), Bulltofta Bygg (1959 års terminal), SAS Flygfrakt samt 1961 års radartorn är – förutom F 10's stationsområde och Hangar II – de kvarvarande påtagliga minnesmärkena från Bulltoftas storhetstid. Tyvärr – mot bakgrund av den omfattande byggnationen på Bulltofta – finns inte några som helst gatunamn som anknyter till flygepoken. Redan i samband med att 1959 års terminal byggdes föreslogs det att parkeringsplatsen framför byggnaden skulle kallas för "Carl Flormans Torg", men propåerna ledde inte någon vart. Inte heller undertecknads och Ove Palmqvists förslag 1989 att de nya gatorna på fältets västra sida skulle få flyganknytning vann gehör hos kommunens myndigheter. I stället har gatorna fått andra, mera neutrala namn; på Bulltoftas norra sida har t.ex. gatorna erhållit namn från ledande malmöpolitiker, vilka i praktiken varit de ansvariga för flygfältets avvecklande.

Men, som det sagts bland gammalt Transairfolk med viss skadeglädje och malmöhumor, så har dessa "politiska" gatunamn hamnat på platser som fordom Transair brukade använda som avskrädesplatser....

SIC TRANSIT GLORIA MUNDI ...

Flygplan använda på Bulltofta och/eller i Malmö 1919–1940

SAAK	L.V.G. C.V	15532	Malmö Flygkompani	1920–1922
S-AAL	Thulin LA	14/73	Moe/Liljeberg	1919–1921
S-AAM	Albatros B.IIa	2719	Malmö Flygkompani	1920–1922
S-89	Merkur-Albatros C.Ib		Otto Ballod	1921–1922
S-90	Fokker D.VII		Otto Ballod	1921–1922
S-AAO	Thulin LA	15/74	Malmö Flygkompani	1921–1922
S-AAQ	Thulin LA	11/70	Malmö Flygkompani	1921–1922
S-ABAA	Avro 504 KL		Robert Holmén	1922–1926
			H.Nilsson	1926
S-ARAA	NAB 9 (Alb.B IIa)		Albin Ahrenberg	1922–1925
			"Malmö Flygklubb"	1925
S-ATAA	Ju F.13	689	ABA	1924–1926
S-AUAA	Ju F.13	690	ABA	1924–1928
S-AXAA	L.V.G. C.IV	4929	Albin Ahrenberg	1924–1927
S-AABK	-"-		ABA	1927–
S-ABK	-"-			1928
S-AZAA	Ju F.13	737	ABA	1924–1928
			Afi	1928
S-AAAB }	Ju F.13de	714	ABA	1924–1932
S-AAB }	-"-			
S-AAAC	Ju F.13de	715	ABA	1924–1934
S-AAAD	Ju G.23	833	Afi	1925
			ABA	1925–1927
S-AAAE }	Ju G.23	836	Afi	1925
S-AAE }	-"-		ABA	1925–1932
S-AAAF }	Ju G.23	837	Afi	1925
S-AAF }	-"-		ABA	1925–1929
S-AAAG }	Ju G.23	838	ABA	1925–1931
S-AAG }	-"-			
S-AAAK	Ju G.23	843	Afi	1925–1926
S-AAAL	Ju G.23	842	Afi	1925–1926
S-AAAM	Ju G.23	844	Afi	1925–1926
S-AAAN	Ju F.13	759	Afi	1925–1926
S-AAAO	Ju G.23	847	Afi	1925–1926

S-AAAP	Ju G.23	849	Afi	1925–1926
S-AAAR	Ju G.23	841	Afi	1925–1926
S-AAAS	Ju G.23	840	Afi	1925–1926
S-AAAT	Ju G.23	850	Afi	1925–1926
S-AAAU	Ju G.24	902	Afi	1925–1926
S-AAAW	Ju G.24	908	Afi	1925–1926
S-AAAX	Ju G.24	904	Afi	1925–1926
S-AAAY	Ju G.24	905	Afi	1925–192
S-AAAZ	Ju R02/A.20	1012	Afi	1926
S-AABA	Ju G.24	931	Afi	1926
S-AABB	Ju R02/A.20	1056	Afi	1926
S-AABC	Ju G.24	924	Afi	1926
S-AABD/S-505	Ju R.42/K.30	951	Afi	1926
S-AABD/S-71	Ju K.53/A.35	1066	Afi	1926–192
S-AABE	Ju G.23	846	Afi	1926–1928
S-AABF	Ju K.30c	952	Afi	1927–1928
S-AABG	Ju G.24ce	950	ABA	1927–1933
S–ABG	–"–		Afi	1933
S–AABH	Ju K.30	949	Afi	1927–1928
S–AABL	Ju K.37/S.36	3200	Afi	1927–1928
S–AABM	DH 60 Moth	480	ABA	1928
S–AABN	DH 60 Moth	481	ABA	1928
S–AABO/SE–ABO	DH 60 Toth	482	ABA	1928–1930
S–AABP/SE–ABP	Ju K.37	3201	Afi	1928–1931
S–AABR/SE–ABR	DH 60 Moth	438	ABA	1928–1930
S–AABU/SE–ABU	Albatros B.IIa	4911	Wahrgren, Löberöd	1928–1930
S–AABW/SE–ABW	Ju K.47	3351	Afi	1929–1934
SE–ABA	Fokker F.XXII	5359	ABA	1935–1936
SE–ABY	DH 60 Moth	1333	Åström, Malmö	1931–1947
SE–ACC	Avro 504K	5652	A.Lindberg,Malmö	1931
SE–ACE	RK 9a	354	Hamilton/Hemminger	1929–1936
SE–ACF	Ju K.47	3555	Afi	1929–1934
SE–ACH	Ju W.33c	2519	Afi	1930–1931
SE–ACI	Ju A.50ce	3520	Afi	1930–1931
SE–ACK	Ju F.13k	2069	ABA	1930–1938
SE–ACM	Ju A.50ce	3550	Afi	1930–1932
SE–ACS	Ju A.50ci	3580	Afi	1931–1935

SE–ACT	Ju K.47fi/A.48fi	3371	Afi	1931
SE–ACZ	Fokker F.XII	5303	ABA	1932–1946
SE–ADC	DH 60 Moth	3029	Malmö Flygklubb	1932–1935
SE–ADI	Nothrop Delta C	7	ABA	1933–1937
SE–ADK/SE–ADR	Ju 52/3m	4017	ABA	1932–1947
SE–ADL	Ju K.47/A.48	3356	Afi	1932–1933
SE–ADM	Ju 45ce/Ju 52ce		Afi	1932–1933
SE–ADT	Avro Avian IV	594	L.Schiptjenko,Malmö	1934–1936
SE–ADU	Cierva C.19	5152	Rolf von Bahr	1934–1940
SE–ADW	Northrop Gamma E	29	ABA	1934
SE–ADY	BFW Flamingo		Hamilton	1935–1938
SE–ADZ	DH 60 Moth		S.Skerving Wester	1938–1939
SE–AEA	Cierva C.30A	740	Rolf von Bahr	1935–1945
SE–AEB	Fokker F.VIII	5644	ABA	1934–1942
SE–AEF	Ju W.34ho	2828	ABA	1935–1937
SE–AEH	Ju W.34ho	2829	ABA	1935–1940
SE–AFO	Taylor Cub	954	Aeroklubben i Skåne	1938
SE–AHK	Bücker Student	2108	Aeroklubben i Skåne	1940–1948
SE–BAA	Douglas DC–3A–214	1947	ABA	1937–1948
	–"–		SAS	1948–1953
SE–BWH	–"–		Transair	1953–1961
SE–BAB	Douglas DC–3A–214	1972	ABA	1937–1957
SE–BAC	Douglas DC–3A–214	1975	ABA	1937–1953
SE–BAE	Junkers Ju 86Z–7	0860959	ABA	1938–1940

KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING

Krigsarkivet

Generalstaben, Tekniska avdelningen, Dossierer "Flyg m.m.".
(KFF) Kungliga Flygförvaltningen, Byggnadsavdelningen; Flygfältsbyrån

Malmö Stadsarkiv

Drätselkammaren III:dje avd, protokoll och brevböcker (1916–1939)
Stadsfullmäktige, årsböcker (1916–1972)

Riksarkivet

AB Aerotransports arkiv, Direktionen 1924–1940; Årsberättelser;
Skrivelser från Tekniska Ledningen.
KSAK arkiv; Inkommande brev 1922–1923; Årsberättelser.
Luftfartsmyndigheten, Marktjänstbyrån (Bulltofta); Kartor och ritningar.
Anders Rosborgs register.
Luftfartsverket, Div. flygplatser och byggnader.

SFF–arkiv, Linta

(ABA) Karl Lignell personarkiv
Tord Ångström personarkiv

Sveriges Tekniska Museum, Stockholm

KSAK arkiv; Harald Martins arkiv

Litteratur

ABA, *A.B. Aerotransport, 1924–2 juni–1934,* Stockholm 1934
ABA, *På säkra vingar, 20 års lufttrafik,* Stockholm 1944
ABA, *Lufttrycket,* Nr 1–1949
Ahrenberg, Albin, *Ett flygarliv,* Malmö 1957
Andersson, Lennart, *Svenska Flygplan,* Stockholm 1990
Angående frågan om anläggandet av ett flygfält för europeisk lufttrafik, avsett att ersätta Bulltofta flygplats, (Gemensamt yttrande av drätselkamrarna i Helsingborg, Lund, Landskrona, och efter stadsfullmäktiges hörande, drätselkammaren i Eslöv), Landskrona 1946

Bulltoftaguiden, Fritid Malmö–Gatukontoret, Malmö 1986
Bulltofta rekreationsområde, (Gatukontoret, Parkavdelningen Malmö) Malmö 1984
Bulltofta rekreationsområde, (Stadsbyggnad 6/1985). Malmö 1985
Buraas, Anders, *Fly over fly, historien om SAS*, Oslo 1972
Böhme, Klaus–Richard, *AB Aerotransport, Junkers och flygvapnet*, (Särtryck ur MHT 1980), Stockholm 1980
Flyghistorisk Revy, Specialnummer, *Sweden, Haven of Refuge*, (Red.Torbjörn Olausson), Stockholm 1976
Flyghistorisk revy Nr 30, *Svenskt Civilregister 1*, Stockholm 1983
Flyghistorisk Revy Nr 36, *Svenskt Civilregister 2*, Stockholm 1992
Flyghistorisk Revy Nr 24, *Svenskt Trafikflyg 50 år*, Stockholm 1974
Gullberg, Torsten, *Svenska vingar, pionjärskedet 1900–1930*, Stockholm 1929
Haglund, Gunnar, *Gerillapilot i Biafra*, Stockholm 1988
Hedengren, Gabriel, *Dagens flygproblem*, Jönköping 1934
Herrmanns, Ralph, *Carl Gustaf von Rosen*, Södertälje 1976
Lüning, Örjan, *Luftpostens historia i Norden*, Stockholm 1978
Lybye, Knud, *Dansk trafikflyvning gennem 25 aar*, Köpenhamn 1943
Luftfartsverket, *PM angående läge för ny flygplats i sydvästra Skåne*, Stockholm 1967
Københavns Lufthavnsvæsen, *Københavns lufthavn 1925–1975*, Köpenhamn 1975
Malmö stads flygstation, (ABA) Malmö 1934
Norrvi, Yngve, *Boken om KSAK – de första 50 åren...*, Stockholm 1950
P.M. rörande en flygfyrled Stockholm–Malmö, Stockholm 1928
Promemoria beträffande de nordiska nattpostlederna till kontinenten, (ABA) Stockholm 1930
Stridsberg, Sven, *Tionde Flygflottiljen på Bulltofta 1940–1945*, Harlösa 1991
Stridsberg, Sven, *J 20, Ett av våra italienska jaktplan*, (Specialnummer av Flyghistorisk Tidskrift), Lund 1993
Stridsberg, Sven & Waernberg, Jan, *Junkers F 13, det första trafikflygplanet i Sverige*, (Specialnummer av Flyghistorisk Tidskrift), Helsingborg 1992
SOU 1929:21, *Betänkande och Förslag rörande understöd åt den civila luftfarten avgivet den 30 september 1929 av sakkunniga tillkallade inom Kommunikationsdepartementet (Luftfartssakkunniga)*, Stockholm 1929
SOU 1934:48, *Utredning rörande reguljär luftfart samt Luftfartsmyndighetens organisation avlämnad den 26 november 1934 av sakkunniga,* Stockholm 1934
SOU 1946:58, *Betänkande rörande utbyggnad av civila flygplatser m.m. Avgiven av 1944 års Flygplatsutredning*, Stockholm 1946
Wegemann,Rolph & Widfeldt, Bo, *Nödlandning Sverige! Nödlandningar i Sverige 1939–1945*, Göteborg 1991
Winge, Göran, *AB Flygindustri, Limhamn – Montering och tillverkning av Junkersflygplan,* (Limhamniana), Limhamn 1984
Winge, Göran, *AB Flygindustri, Limhamn*, (Limhamniana), Limhamn 1986

Samtida dagspress

INDEX

Abelin, Rudolf 207 209 231 232 233
Abrahamsson, flygare 203
Adlerstråhle, Erik 88
Ahlqvist, Erik 187
Ahlström, Olof 24
Ahrenberg, Albin 99 100 102 108 118 132 152 171 177 205 215 253
Alberts, Geheimerat 49
Amundson, Karl Amund Byron 21 95
Andersson Anders Wilhelm ("AWA-Patent") 64
Andersson, Elsa 52 80
Andersson, Gösta 151 152 153 210 212 213
Andersson, Hans, 65
Andersson, Teodor 116 144 152
Andersson, Torvald 186
Andreasson, Björn 208 209 232
Andrée, Gösta 181
Andrée, Salomon August 20
Antonsson, Thure Gustaf 130
Ask, Oscar 24 25 34 35 37 38 39 40 51
Axelsson, Åke 152

Bahr, Bertil von 196
Bahr, Rolf von 163 164 191 196 255
Ballod, Otto 75 76 78 79 80
Baresic, Miro 243
Beckman, Anders 151
Bengtsson, Olof 75
Berg, T. flygmekaniker 152
Berger, fröken 16
Berglund, Helge 150
Bergman, Bertil 198 213 219
Bergulf, Tage 115
Birch, Ulrich 29
Bismarck, Alexander von 78 79 80
Bjarkow, Ludwig 163 164
Bjelkegård, Thure 151
Bjurhovd, Eric 205
Björck, Johan 101
Blanck, Nils 150 197
Blériot, Louis 23 31
Blomberg, Sven 156
Borgström, kapten 217
Bolander, Gösta 152
Bonde, Carl 118
Bosson, Hjalmar 152 156
Bratt, Erik 186
Braunerhielm, Carl 125
Bremer, Väinö 155
Broad, Captain 92
Brun, Sven 125
Brunnerup, Bertil 174
Buttermann, Berndt 19
Bülow, Waldemar 19
Bülow-Hübe, Erik 124
Bång, Magnus 125

Carlberg, Carl 91 150
Carlsson, Julius "Julle" 153
Carlsson, Sven 118
Carter, Fred 91 109
Cederberg, Ebba 152
Cedergren, Gustaf 30 31 34 35
Cederström, Carl 24 25 26 28 31 32 38 40 51 53 54 69
Cederström, Bror 26 55
Cervin, Carl Gustav, 110
Cewers, Ulf 175 220
Charles, Jaques Alexandre César 13
Chevillard, Maurice 35 37 36 39 48
Christiernsson, Ulf 181
Clarke, Edward Daniel 13
Clauson Kaas, Gustav Adolph 23
Clementzlor, Carl 153
Cobham, Alan 87
Colding, Johann Peter 14
Cozic, Réné 25 26 28 36

Dagnaux, Jean fransk löjt 91
Dahl, Nils H. 185
Dahlbeck, Olof (Olle) 29 30 32 51 53
Dahlén, Owe 207 232 233
Dahlgren, Nils N. 130
Dahlqvist, Nils 148
Damme Paul och Eduard 18 61
De la Gardie, Robert 118
De la Gardie, Gustaf 59 88 89 91 97 173
Dieden, bröderna 173
Dreyer, Carl 28 29
Du Rietz, Sven 74
Duus, Fredrik 85

Ebner, Herbert 69 70
Eckerström, Ernst 58
Edlund, Gustaf 114 123
Egerström, Nils 108
Ehrenswärd, Carl Fredrik (Gyllembourg-) 14

Eichler, Hans 102
Ek, Hjalmar 126
Ekelund, Bo 58
Ekström, fänrik F5 195 196
Elfsberg 206
Eliasson, Tor 203 220
Ellehammer, Jacob Christian Hansen 147
Ellhammar, Gösta, 228 229
Elmquist, Sölve 151
Engström, Sune 58 113
Erik av Pommern 10
Eriksson, Anders 229
Eriksson, Conrad 96
Eriksson, Gustaf 42
Eriksson, Olof 151
Ernsson, E. 64

Farman, Henri 36
Faxe, Gunnar 26 58 113
Feldtmann, Charles 16
Fjelner, Alfred 25 33 39 147
Fjällbäck, Lars 88
Flacké, Einar 153
Florman, Adrian 7 96 105 107 133 160
Florman, Bertil 151
Florman, Carl 7 96 98 99 101 102 105 106 107 108 110 111 114 115 119 120 121 134 151 153 160 177
Forsberg, T. 152
Frantz, Albin 195 205
Franzén, mekaniker 153

Geijer, Lennart 243
Gerner, Firma Carl 130
Geysendorffer, G.J. 126 169 209
Glardon, Glenn 147
Godard, familjen Louis 19
Granhall, Åke 220
Grupp, Ernst 65 152
Gullberg, Torsten 59
Gustaf VI Adolf 210
Gustavsson, Knut Oskar 227
Gustavsson, Tage 205
Gyllenkrok, Ebba 176
Gyllström, Gustaf Wilhelm 217
Gärde, Bernhard 209
Gärdin, Georg 91 92 108
Göring, Hermann 74

Hagberg, Erik 196
Haglund, Olov Fredrik 216 217
Haglund, Gunnar 231 232
Hain, Richard 44
Halben Dr 45 47
Hamilton, Douglas 173 179 254 255
Hammarskjöld, Dag 228
Hansen, Aage H. 163
Hansen, Folmer 23
Hansen, Thomas 19
Hansson, Anton "Skeks" 205
Hansson, Axel 220
Hansson, Per Albin 127
Hansson, Yngve 217
Hasse, Daniel 15
Hedengren, Gabriel 143
Hein, Piet 217
Heinecke, Otto 79 80
Helgstrand, Anders 186
Hemminger, Lennart 175 207 254
Hentz, Georg 214
Hermansson, Janne Wilhelm 113 114
Herrström, Johan 153
Herrström, Per Olof 54 55 69 73 92
Hester, William 117
Hierta, Hans 74 80
Hjelte, fänrik 216
Holgher, Einar 76
Holmén, Robert 92 99 100 101 116 118 126 133 144 147 152 171 173 253
Holming, Bengt 214
Honoch, Dr 45 47
Horst, Wilhelm 15
Hultman, Allan 139
Hultqvist, sergeant 196
Husberg, Thore 112
Hygért, löjt 42

Håkansson, Carl 64
Härje, Karl Albert 54 55
Högberg, Lennart 97
Höjrup, Torsten 217

Iacobi, Ian 195
Ingemanson, Erik 213

Jakobsson, Ernst 184
Jacobsson, Lenn 59 96 97
Jakobsson, sekreterare Malmö 214
Janse, Axel J. 91 173
Jansson, Gustaf Bertil 78
Jeppson, Bror 127 128
Jerring, Sven 158
Johansen, Lauritz 20 21
Juhlin, Julius 85 95
Julin, Teodor 139
Jägerblom, Erik 177
Jälltoft, Kjell Otto Egon 182
Jönsson, Gösta 195 196
Jönsson, Hjalmar 153 177 217
Jönsson, Johan "John" 73 74 75 76 78 79 80
Jönsson, Paul "Ponton" Stellan 153

Kaas Knud 146
Kamann, Ingenjör 45 47
Kennedy, Raoul 79
Kierstrup, Carl-Friedrich 14
Kjellson, Henry 117
Knoblauch, F. 18
Knöfel, tysk mekaniker 152
Koch, Peter 54 55
Kockum, familjen 12
Kockum, F.H. 207
Kockum, Ludwig 11
Kohrtz, A 44
Krokstedt, Gustaf 69
Krook, Bert 125
Kropff, Emil 164
Kugelberg, löjt 43
Küller, Ragnar 91 103
Küttner, Joachim 164
Köhnke, Richard 203
König, Paul 70

Lang, Martin 231 232
Langley, Samuel Pierpont 20
Larsson, Karl-Henrik 144 152 174
Larsson, M.J.T. 153
Larsson, Viktor (soc.dem.minister) 110
Larsson, Viktor (pilot) 152
Legagneux, Georges 23
Leinen, fransk sergeant 91
Lejonflycht, Gustav 175
Lenander, David 16
Lignell, Karl 96 128 140 144 152 169
Lilienthal, Otto 20
Liljeberg, Karl Bernhard 116 126 131 139 144 152 167 253
Lind Axel F. 34 57 61 62
Lindberg, A.E. 152 254
Lindbergh, Charles 176
Lindberg, Nils Edvard 56 57
Lindén, Johannes 150
Linder, Ernst 24 101 147 179
Lindgren, Herman 20
Lindholm, Marshall 144 174
Lindholm, Nils Erik 152
Lindman, 213
Lindner, Karl Gustav 116 118 120 125 126 133 139 144 147 152 160 171 172
Lindow, Carl Gustav 152 155
Lindquist, flygmekaniker 152
Lindskog, Axel 124
Ljungberg, Carl 150
Ljungberg, Karl-Bruno 231
Ljungberg, R. 152
Lovén, Per 227
Lundberg, Arne 245
Lundberg, Bo 179 244 245
Lundberg, Ernfried 153
Lundin, Erik Emanuel 153
Lundström, Åge 174 217
Lysén, Ivar 186
Löwcrantz, Gustaf 174

Malm, flygmekaniker 152
Malmberg, Anders 153
Malmose, Jörgen 210
Malmqvist, G. 64
Melin, Carl 121 124 127 128
Mens, Pierre 231 232
Mierzinsky, Herman 133
Moe, Jens 253
Montgolfier, Etienne och Joseph 13
Moulineux, Brindejonc des 32
Muir, Major 92
Müller, Christian Lauritz 26 27
Müller, Ernst 152 153
Månsson, Laroy 244 245

Nervö, Alfred 25
Nihlén, serg 200
Nilsson, A. ingenjör 56
Nilsson, Albert 174
Nilsson, Albin 64
Nilsson, Anton 52
Nilsson, C.A. Direktör 214
Nilsson, Erik 127
Nilsson, Gustav 174 205
Nilsson, H. 253
Nilsson, Johan 88 99 101 112 113 127
Nilsson, Karl 153
Nilsson, Sigvard 231
Nordborg, Helge 152 160 253
Nordgren, Rune 232
Nordin, Helga 152
Nordt, Gustav 105
Nordquist, Elis 97
Nordström, Axel 99 116 152 153 182
Nordström, Lennart 239
Nordwall, Helga 176 177
Norlin Karl-Henrik 96
Norlin, Per 96 151
Norling, Bengt 241
Nothin, Torsten 158
Nyblom, Erik 45 47
Nygren, Ingemar 217
Nyholm, Alfred 153
Nylén, sergant 196
Nyrop, Hjalmar 24 25

Ohm, Otto 107
Ojukwu, Odumegwu 230
Olin, Lars 153
Olow, Bengt 175 186
Olsen, Ole 21
Olsen, Olav 139
Olofsson, Gotthard 175
Onoszko, polsk löjtnant 164
Orlando, cirkusdirektör 39

Palm, August 74 75
Palm, Åke 152
Palme, Olof 240
Palmkvist, Ove L. 205 251
Pascal, Eugéne 15 16 17
Pedersen, Herr 36
Pelzner, Willy 173 179
Persson, 152 153
Persson, Albert "Lill-Pelle" 153
Persson, Per "Svarvar-Pelle" 153
Persson, Ivan 217
Persson, J.A. byggmästare 128 130 148
Persson, N.O. 105 113 114 213
Persson, Waldemar 65
Peterséns, Frank af 175
Peterson, Justus 76
Petrén, Hilma 118 125
Pettersson, Nils Erik 152
Peyron, Gustaf 44 46
Piculell, Sven 152
Poincaré, Raymond 91
Porat, Carl-Gustaf "Gösta" von 42
Posse, Arvid F:sson 34
Poulain, Gabriel 25 27 28 29
Pålsson, Hjalmar 63 64 65 68

Qvant, E.A. 118
Qvarnström, Håkan 249

Raab, Folke 79
Ramel, Hans Henric 155
Rancé, G. 64
Ranft, Albert 70
Rantzén, Stig 152 153
Rasmussen, I. Erik 163
Reitsch, Hanna 164
Riedel, Peter 163 164

Robertson, Etienne Gaspard 13
Roll, Ernst 99 101 118 144 152 171
Rosén, Göte 227
Rosen, Carl Gustaf von 167 168 171 208 229 230 231 232 233
Rosen, Erik von 167
Rosengren, Arne 205
Rosencrantz, Carl 91 100 173 174 212 217
Rosenkvist, Karl-Erik 195 217
Rosenqvist, Thomas 249
Runeberg, Henning 152 174

Sandblad, Gunnar 207
Sandström, Ivar 52
Schantz, Bertil von 217
Schesny, Max 139 152
Schinkel, von 144
Schiptjenko, Leonid 175 255
Schmitz, August 30
Schneider, Elise 79 80
Schulz, Otto 73 75 76 78
Sefeldt, Nils Olov 217
Serrander, Alf 152
Seth, svensk löjtnant 164
Silow, Carl 43
Sjunnesson, Sven 126
Sjögreen, Edvard A. 56 57 88 89 111 113 123
Sjögreen, Emil 55
Skerving-Wester, Sölve 175 181 182 231 255
Smirnoff, Iwan Wassilisitsj 126
Smith, Claes 230
Sonesson, Sone 157
Sparmann, Edmund 70 71 155 156 163 181
Starkmann, Carl Åke 217
Stenberg, Oscar 240
Ströbäck, Seve 175
Sundgren, 144
Sundstedt, Hugo 31 32 33 34 35 37 38 39 40 47 48 51
Svendsen, Robert 21 25 28 147
Svenmark, Sven 139
Svensson, 153
Svensson, Alfred 65 67 68
Svensson, Arthur 175
Svensson, Sven S. 214
Söderlund, Oscar "Glokar Well" 62
Söderberg, Uno 139
Söderberg, Nils 154 155

Tardini, Joseph Guiseppi 16
Thormark, Olof 100
Thorsson, Fredrik 114
Thulin, Enoch 31 32 34 35 36 37 38 39 40 41 42 44 46 51 52 53 54 56 61 63 67 69 84 88 91 100 172 173
Thunberg, Lage 164
Thörnblad, Raoul 108 109
Torup, Knud 25
Tranum, John 156
Travniczek, Franz 78 80
Treitschke, Friedrich 115 133
Trygger, Ernst 91
Trägårdh, Ragnar 113

Uddholm, Hans Göran 217
Utieschil, Nils 76 79
Uttergård, telegrafist 167

Vougt, Allan 179

Wachtmeister, Hans 91
Wahlgren, Christer 217
Wahrgren, Tage 254
Waldau, Uno 92 108 109 147
Wedel, Nils 155
Welch, Bengt 231
Wenner-Gren, Axel 178
Wersén, Philip 40
Wessberg, Axel 20
Westenius, Johann Berndt 18
Westergård, 144
Wethje, Ernst Direktör 55 56
Wicander, Carl August 178 179 180
Widner, Oscar 91
Winther, Sigfried 152 153
Wieting, Werthold 49
Williame, Marcel 26
Winbladh, Folke "Ulla" 48 59
Winckler, Sten 153
Witte, Gustav 126
Wohlberg, Ernst 207
Wright, Orville och Wilbur 23 35
Wulff, Willie 97
Wärngren, Tage 118

Zachrisson, Börje 65
Zachrisson, Knut 108 125 185 186 196
Zeppelin, Ferdinand von 30

Åhblom, Sven 144 152 167
Åhlén, Gösta 178
Åhlén, Johan Petter 178
Ångström, Tord 32 62
Åsbrink, Sven 44 45 46 97
Åström, Ingmar 229
Åström, 254

Östling, Sven 222

FÖRKORTNINGAR

AAC	The Associated Airservice Companies
ABA	Aktiebolaget Aerotransport
AETA	Aktiebolaget Enoch Thulins Aeroplanfabrik
AFI	Aktiebolaget Flygindustri
AVIS	AeroplanVarvet i Skåne
BA	Björn Andreasson
DDL	Det Danske Luftfartselskab a/s
DFS	Deutsche Flugzeugschule
DNL	Det Norske Luftrederi
FABRIS	AB Fabriksskorsten
FVM	Flygvapenmuseum, Malmslätt/Linköping
GV	Götaverkens aeroplanavdelning
ILIS	Internationella Luftfartsutställningen i Stockholm
ILS	Instrument Landing System
ILUG	Internationella Luftfartsutställningen i Göteborg 1923
KLM	Koningklijke Luchtvaart Maatschappij
KrA	Krigsarkivet i Stockholm
KSAK	Kungliga Svenska Aeroklubben
KZ	Kramme & Zeuthen, Skandinavisk Aero Industri
LM	Landskrona Museum
LUB	Lunds Universitetsarkiv
MFI	Malmö Flygindustri AB/Malmö Forsknings och Innovations AB
MM	Malmö Museum
MSA	Malmö Stadsarkiv
NAB	Nordiska Aviatikbolaget
RA	Riksarkivet i Stockholm
SAAB	Svenska Aeroplanaktiebolaget
SAS	Svenska Aeronautiska Sällskapet
SFF	Svensk Flyghistorisk Förening
SKV	Svenska Kanoverken
SLA	Svenska Luftfartsaktiebolaget
SLPA	Svensk Luft-Post Linje AB
SW	Södertelge Werkstäder
TM	Tekniska Museet i Malmö

Fil. kand. Jan Waernberg, f. 1953, blev flygintresserad samma år som Bulltofta lades ner, dvs 1972. Han har sedan 1974 varit medlem i Svensk Flyghistorisk Förening och har under årens lopp utkommit med ett flertal artiklar och böcker i flyghistoriska ämnen. Han är utbildad vid Lunds Universitets Historiska Institution, och har arbetat som tecknare, grafiker, videofotograf och tekniker samt lärare. För närvarande föreståar han Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv och bibliotek i Stockholm samt är medlem av föreningens projektgrupp som arbetar med det nya Luftfartsmuseet på Arlanda.