

Löjtnant Dahlbäcks Flygmaskin.



## Sveriges första militära flygplan

ANDERS NEUMÜLLER

*Det är nu 106 år sedan Gustav V nådigt tog emot Otto Emil Neumüllers aeroplan. I dag hänger det i taket på Tekniska museet i Stockholm, men den Neumüllerska Släktföreningen skulle gärna se att planet istället flyttas till Flygvapenmuseum i Linköping där det hör hemma.*

Alla har hört talas om Charles Lindberghs flygning över Atlanten 1927. Men inte så många känner till Louis Blériots flygning över Engelska kanalen redan 1909. Blériot var en förmögen industriman som, inspirerad av bröderna Wrights konstruktioner, hade börjat bygga flygplan några år tidigare. Flygningen över Engelska kanalen blev en tävling med mycket dramatik. Efter att en medtävlare tvingats tillbaka, såg Blériot plötsligt att vinden lättade så han gav sig ut över havet i riktning mot England i sitt



Bryggeridisponenten Otto Emil Neumüller, född den 23 januari 1860, död 25 mars 1925. Foto arkiv SvenS.

mycket lätta plan med en 25-hästares motor. Med en genomsnittsfart på 72 km/h kunde han 37 minuter senare landa på ett fält nära Dover Castle och därmed inkassera *Daily Mails* pris på 1 000 pund.

Nu utbröt en flygfeber i hela Europa, och i Sverige kunde min farfar Fredrik Neumüller och min farmors bror Olle Dahlbeck knappt tänka på något annat än att bli flygare. Men de unga sjöofficerna, 21 respektive 25 år gamla, insåg snart att det skulle dröja innan det svenska försvaret skulle börja utbilda piloter. Eller ens köpa flygplan. Om Sverige skulle få ett flygvapen fick ungdomarna ta saken i egna händer.

### Första svenska militärflygplanet

Så kom det sig att Fredrik Neumüller övertalade sin far, bryggeridisponenten Otto Emil Neumüller, att skänka Sverige ett spanings- och skolflygplan. Valet föll på en Blériot XI modell av typ *Big Bat*, en engelsk utveckling med de två sätena bredvid varandra, som lämpade sig bättre för undervisning och träning än när läraren satt bakom eleven.

Flygplanet beställdes av båtbyggaren och ingenjören Hjalmar Nyrop i Landskrona som öppnat "flygplansfabrik" vid sitt varv i Landskrona hamn. Monoplanet var hans tredje Blériot-flygplan, byggt av trä, väv och stålvarjar, och med ett par fjädrande motorcykelhjul. Höjdrodret och sidorodret reglerades med varjar och vingarna var vridningsbara så att de kunde skeva. Motorn var en 50 hästkrafters sju-cylinders roterande Gnôme-Monosoupape av senaste modell.

Den 8 juni 1911 skrev Otto Emil Neumüller till kungen att "påverkad av min son, underlöjtnant Fredrik M Neumüller och hans sväger, löjtnant Olle Dahlbeck, båda vid Kongl. Flottan, har undertecknad låtit i Landskrona förfärdiga ett militärplan,

Löjtnanten i flottan Olle Dahlbeck i färd med de första svenska militära flygningarna på Värtans is i januari 1912. Flygplanet byggdes av Hjalmar Nyrop i Landskrona. Vykort från arkiv SvenS.

typ Blériot. Detsamma är nu i dessa dagar färdigt och väntar endast på en kunnig flygare för att komma till användning. Löjtnant Dahlbeck har på min bekostnad under en kortare tid idkat flygstudier på Ljungbyhed, men då endast ett dåligt plan stått till hans förfogande, har han nog förskaffat sig en del erfarenheter, men behöver flera, exempelvis om startande från vattenytan."

Därför kom donationen med villkoret att staten måste bekosta en flygutbildning åt Olle Dahlbeck.

Det skulle dröja ända till den 1 december 1911 tills kung Gustav V uttryckte "Sitt nådiga välbehag öfver gåfvan" och Sverige tog emot sitt första flygplan. Då hade chefen för Fortifikationen i ett yttrande gått med på att "konstruktionen av flygmaskiner numera synes ha nått en sådan grad av fulländning att de måste anses fullt användbara för strategiska såväl som för taktiska rekognosceringar i fält" och tillstyrkt "anskaffandet av en försöksflygmaskin".

Under tiden hade löjtnant Dahlbeck avslutat sin utbildning på Graham Whites flygskola i Hendon, i norra London, i England, och fått ett internationellt flygcertifikat med nummer 120. I Sverige fick han landets tredje flygcertifikat (efter baron Carl Cederström och greve Henrik David



Fredrik Neumüller som kadett. Foto via Anders Neumüller.



Från vänster Fredrik Neumüller med sin syster Lisa och hennes man Olle Dahlbeck. Foto via Anders Neumüller.

Hamilton) strax innan han, söndagen den 4 februari 1912, skulle utföra den första militära flygningen någonsin i Sverige.

Man hade försökt hemlighålla startplatsen, men redan tidigt på morgonen hade ett stort antal människor tagit sig ut till Stora Värtans is vid Lidingö "i tio graders kyla och byigt väder" enligt *Dagens Nyheter*.

"Redan strax efter soluppgången höjde sig flottans aeroplan med löjtnant Dahlbeck i, till en första flykt. Den blef, liksom många af de följande, helt kort, ty hvad flygaren ville var att öfva sig just på starter och landstigningar, ibland långa och glidande, ibland så korta och skarpa som möjligt, och trots den fem centimeter tjocka snö i hvilken maskinen rullade fram uppnåddes

under dagen en så kort start som femtio meter."

Olle Dahlbeck gjorde ett fyrtiotal uppstigningar med och utan passagerare och som längst 37 minuter och som högst 200 meter. Det var första gången i Skandinavien och sannolikt i hela världen som ett flygplan startade och landade på is. Proven visade militärledningen att om man blandade oljan med 25 % bensin blev det möjligt att flyga i låg vintertemperatur med en vindfaktor på 10 sekundmeter.

### Kärt barn får många namn

Men med tiden visade det sig att Aeroplanet (officiellt "Aeroplan No 1"), *Kiddy* eller *Bryggarkärran* (efter donatorns yrke) var

ganska svårfluget, men enligt Dahlbeck var "den rolig att köra på isen".

Den tekniska utvecklingen gick snabbt så planet pensionerades redan efter fyra år utan att ha fått pontoner, som senare kom att bli standard för Marinens "hydroaeroplan". *Bryggarkärrans* roterande stjärnmotor flyttades över till en ny fransk Donnet-Lévêque flygbåt kallad *Flygfisken* som Marinen köpt utan motor med pengar från en pansarbåtsinsamling.

Motorlöst inkorporerades nu försvarets första flygplan i Sjöfartsmuseums samlingar, med förvaring på Tekniska museet i Stockholm där den nu hänger under taket i den stora maskinhallen.



Hjalmar Nyrop, till höger, mislyckades med att ta ett eget aviatördiplom men kunde under hösten 1911 flyga som passagerare till Olle Dahlbeck, i det av Nyrop byggda Aeroplanet nr 1. Foto ur Svensk Flyghistorisk Förenings bildarkiv.



Hjalmar Nyrops bygge av *Big Bat*, en tvåsitsig Blériot XI, där man satt i bredd, något som var ovanligt vid denna tid, 1910. Bilden är tagen i Nyrops verkstad/båtvarv i Landskrona hamn. Dunkarna på marken är bränsletankar för flygplan. Foto arkiv Svens.



Hjalmar Nyrops flygskola på Ljungbyhed 1911. Flygplanet är Nyrops andra, Nyrop 2. Hjalmar Nyrop sitter i mitten i främsta raden, med Olle Dahlbecks hand på huvudet. Sittande till höger är Alfred Svensson som senare blev mekaniker och slutligen flyglärare på Thulins flygskola. Foto arkiv Svens.

Svensk Flyghistorisk Förenings epitaf över Aeroplanet no. 1 var att den ”fullgjorde ändå sin uppgift att bryta ned motstånd och trögtänkheter mot flyget inom Krigsmakten”.

Om man studerar Otto Emil Neumüllers privata kassabok finner man att han betalade 19 656 kronor (eller mer än en miljon i dagens penningvärde) för ett ”aeroplan”. När staten fick nästa donation på 30 000 kronor till inköp av ett flygplan, var det fyra medlemmar i Svenska Aeronautiska Sällskapet som slagit sig samman och i gengäld krävt att riksdagen beviljade medel för ytterligare ett flygplan.

I efterhand kan man fråga sig om Neumüllers donation bara var ”vad gör man inte för barnen” eller om det fanns något annat som motiverade honom. Visst var han en förmögen man som just byggt ett av Stockholms mest påkostade privathus på sin gård Hästhagen i Nacka, men jag tror också att han följde sin pappas exempel med den fosterländska donationen.

Fadern, Friedrich Rudolph Neumüller, kom till Stockholm 1845 som 21-åring för att börja arbeta som sockerbruksmästare. Med bryggeritraditioner i familjen insåg han snart att svenskarna nog skulle föredra bayerskt öl framför det gammaldags svenska. Skråväsendet hade precis upphört så han kunde köpa ett bryggeri på Söder (som idag hyser Stalands Möbler).

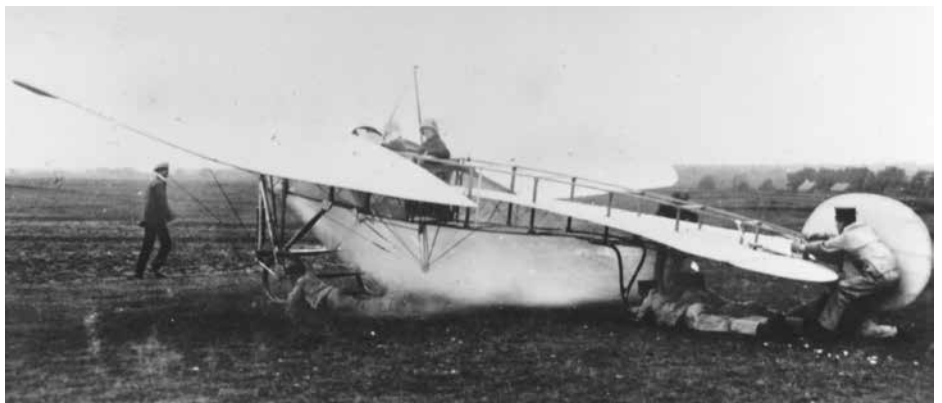
Tack vare Neumüllers öl blev Friedrich Rudolf Neumüller en av Sveriges rikaste män och ägare till Skarpnäck och Nacka gård. En populär kändis (som det skrevs otaliga historier om för hans rotväliska

blandning av svenska och tyska) och nära vän till Karl XV, var han också en försvarsvän som upplät det stora Skarpnäcksfältet (som senare tävlade med Bromma om att bli Stockholms första flygplats) gratis till militärövningar.

Sonen Otto Emil måste ha förstått hur viktig faderns välgörenhet hade varit för att etablera honom som invandrad i Sverige och insett att en donation av ett flygplan var den rätta patriotiska gesten när uppbyggnaden inför första världskriget inleddes ute i Europa.

### Flygaren Olle Dahlbeck

Vad gäller Olle Dahlbeck så förändrade den första militära flygningen hans liv över en natt. Alla visste med ens hans namn och det sjöngs till och med visor om honom.



Olle Dahlbeck under sina flygningar på Ljungbyhed hösten 1911 med av Nyrop byggda *Big Bat*, alias Aeroplanet no 1. Dahlbeck tog ofta med sig passagerare, vanligen militärer, men på bilden förefaller det vara en dam. (Hur kunde hatten sitta kvar? *Reds undran*.) Lägga märke till hur inte färre än sex man håller fast flygplanet tills piloten var nöjd och gav tecken att släppa. I den täta röken från motorn var avsevärt med kletig ricinolja! Foto arkiv Svens.

Samtidigt som han skrev läroboken *Att Flyga: Om Flygmaskiner och Flygkonst* och startade Sveriges första militära flygskola, köpte Flygaktiebolaget Dahlbeck ett Bristol *Boxkite* biplan och ett Sommer F monoplan och började med kommersiella rundflygningar. Som reklam flög Dahlbeck under Stockholms broar, slog svenskt distansrekord och genomförde den första leveransflygningen av 2 000 *Dagens Nyheter* till Uppsala. Han försökte vinna ett pris med en flygning Stockholm-Köpenhamn när han damp ner bakom författarinnan Astrid Lindgrens lagård i Småland.

”Min bror och jag kom springande till olycksplatsen först av alla och hörde hans vilda eder och förbannelser, där han satt bredvid sin trasiga maskin. Han var ju på väg till Köpenhamn och Tyskland, Dahlbäck, och trivdes inte alls bakom vår lagård. Men å, vad lyckliga vi var att ha honom där och med vilket rysande välbehag vi hörde hur han svor!”

Den populära piloten erbjöd sig också att genomföra den första officiella flygningen i Norge på nationaldagen den 17 maj 1912 och som något lite extra ”bomba” hamnen med apelsiner. Men det var bara sju år efter självständigheten och de nyfödda norska nationalistiska känslorna kom i svallning så Norsk Luftseiladsforening bad Dahlbeck vänta så att en norsk flygare skulle hinna bli först. När Dahlbeck senare anlände till Oslo (dåvarande Kristiania) med sina flygplan, en fransk fallskärmschoppare och fem anställda, blev det folkfest och han hyllades som hjälte och bjöds in till kung Haakon VII.

Med tiden lämnade Olle Dahlbeck det militära för att utveckla det tidiga passageflyget. Men när Ryssland vintern 1918 attackerade det nyligen självständiga Litauen drog han på sig uniformen igen som frivillig nyutnämnd överste och generalinspektör över det litauiska flygvapnet, som då bara bestod av en Sopwith 1 1/2 *Strutter* som man tagit från den Röda Armén och åtta nya tyska Fokker-flygplan. På sex månader lyckades Dahlbeck, tillsammans med en brittisk major och en litauisk flygare, skapa en flygskola och ett litet fungerande





Intresset för flygningarna på Värtan i januari 1912 var stort med många åskådare. Foto SFF:s bildarkiv.

flygvapen. Han ledde själv många räder mot bolsjevikerna och en gång lyckades hans eskader bomba en järnvägslinje så att ett "pansartåg med kolossala värden ombord" spårade ur och kunde tas av litauerne.

När Olle Dahlbeck 1930 förärades en av Litauens högsta militära utmärkelser hade han redan avlidit i Göteborg, endast 46 år gammal, i sviterna av en lunginflammation.

Fredrik Neumüller fullföljde sin karriär i Flottan och blev så småningom kommandörkapten. Hans enda anknytning till flyget torde vara att han räddade Torsten Rapp (som senare blev flygvapenchef och Sveriges överbefälhavare) från att drunkna i havet utanför Gotska Sandön. Jag tror



Fotomontage av en ofta publicerad populär bild från de första svenska militära flygningarna på Värtan i januari 1912. Flygplanet har fotograferats i luften och därefter i mörkrummet monterats lämpligt på "himlen". Jämför med bilden nedan. Foto SFF:s bildarkiv.



Löjtnant C Olle Dahlbeck (t h), Kustflottan med sin mekaniker maskinisten A E Larsson, korpral vid Kustflottan. De båda står framför försvarets första flygplan, Aeroplanet no 1, en modifierad Blériot byggt av bröderna Hjalmar och Fredrik P Nyrop i Landskrona 1911. Foto SFF:s bildarkiv.



Samma flygplansvinkel, samma markbild men inte samma komposition som på bilden ovan. Foto arkiv Svens.

inte att min farfar någonsin satte sig i ett flygplan. Han gjorde inte en enda uppstigning med sin gode vän Olle Dahlbeck och på gamla dagar tog han aldrig flyget till Gotland där han hade sitt sommarställe. Ingen förstod att det var priset han betalade




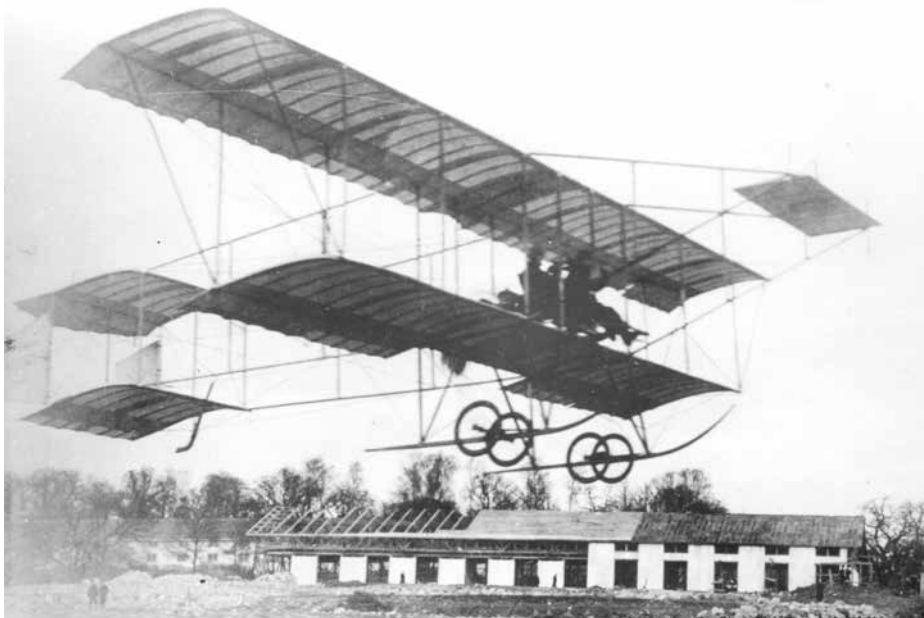
Fredrik Neumüller som kommandörkapten. Foto via Anders Neumüller.

för det första flygplanet. För att donationen skulle komma till stånd fick han nämligen lova sin far att inte börja flyga förrän han hade en sonson, och då var det för sent.

Farfar behöll dock alltid sitt intresse för flyget. Han tog med mig när Flygvapnets 50-årsjubileum inleddes med en högtidlig kransnedläggning på donatorn Otto Emil Neumüllers grav. När den första militära flygningen sedan firades på Hägernäs 1962 med överflygningar och tal, var farfar (liksom Olle Dahlbecks brorsdotter skådespelerskan Eva Dahlbeck och hennes man flygöversten Sven Lampell) väldigt stolt, men han ansåg i ett brev till mig ”att svenskt militärflygs födelsedag skulle alltså vara den 1 december 1911” när gåvan togs emot, istället för ”att man nu söker uppskjuta årtalet till 1912 då Armén fick två plan varav ett såsom gåva”. I dag skulle han heller inte vara glad om han visste att Aeroplanet No 1 ännu inte inlemmats i Flygvapenmuseums samling.

Lika självklart som det kan tyckas att Tekniska museet i Stockholm borde visa upp en *Viggen*, kan det tyckas att Flygvapnets Aeroplanet no.1 borde inleda Flygvapenmuseum i Linköpings samlingar. Men trots att *Viggen* kom med revolutionerande datateknik och var Sveriges största industriprojekt genom tiderna, tycks Tekniska museet föredra Sveriges äldsta bevarade plan med sin gamla franska och brittiska teknologi.

Flyghistoriska Akademien, Svensk Flyghistorisk Förening och Flygvapenmuseum anser däremot att Bryggarkärran hör hemma på Flygvapenmuseum (där den placerades när Tekniska museet byggde om). Den Neumüllerska Släktföreningen instämmer och tycker att det borde vara det bästa sättet att hedra Fredrik Neumüller, 21 år, och Olle Dahlbeck, 25 år, som 1909 fick en vision om ett svenskt flygvapen och lyckades övertala Otto Emil Neumüller att förverkliga det allra första steget. 



Olle Dahlbeck i luften med sitt Bristol *Boxkite*-flygplan 1912. Det var utrustat med en 70 hk Gnôme-motor. Foto arkiv SvenS.




Aeroplanet No 1, *Bryggarkärran*, hängandes under taket på Tekniska museet i Stockholm. Flygplanet renoverades helt för 20-30 år sedan. Foto SFF:s bildarkiv.

## Charles Lindberghs Atlant-flygning för 90 år sedan



Världens mest välkända, enstaka flygning torde vara 25-årige Charles Lindberghs ensamflygning över Atlanten från New York till Paris, den 20-21 maj 1927. Det är nu 90 år sedan som han startade från Roosevelt Field och efter 33 tim 39 min landade på Le Bourget i Paris.

Sträckan som *Spirit of St Louis* flög var 5 809 km och flygplanets räckvidd 6 775 km, med en bränslelast på 1 703 liter, huvudsakligen i en tank bakom motorn av tyngdpunktsskäl. Tanken skymde Lindberghs sikt, förutom ett litet periskop. Snittfarten över Atlanten blev 173 km/h.

Flygplanet hade en Wright J-5C *Whirlwind*-motor på 237 hk. 

*Spirit of St Louis* på flygmuseet Air and Space Museum i Washington, fotograferad hösten 2016 av Hans Olofsson.