

”Luftens vagabond”

Avskrift från Hemmets Veckotidning april 1963

En berättelse av Albin Ahrenberg 12 april 1963.



På Baldersnäs vackra herrgård i Dals Långed sitter den allbekante flygarveteranen kapten ALBIN AHRENBORG och berättar flyghistoria och vådliga äventyr från flyget barndom.

Albin Ahrenberg tillhörde de frejdiga pionjärerna, som med oförskräckt mod gav sig upp i luften.

Albin Ahrenberg är född smålänning, men har gått i skola i Billesholm i Skåne.

Och det tog jag ingen skada av ler han. Jag fick lära mig en hel del. Framför allt lyckades läraren tända mitt intresse för antiken, och än i dag tycker jag mig höra suset från Ikaros vingar.

Det skulle således vara vingar redan på den tiden.

När Albin slutat skolan, fick han börja arbeta. Först som hantlangare vid tegelbruket där hemma, med en arbetstid från 6 på morgonen till 6 på kvällen och för 40 öre om dagen, och sedan i gruvan.

Men när han fyllde femton år – det var 1904 – tog han anställning som skeppsgosse vid flottan, och den obligatoriska långseglingen företog han med pansarbåten ”Dristigheten” runt Medelhavet. För mig med mina klassiska intressen var detta en upplevelse, säger kapten Ahrenberg.

Inom flottan avancerade han till underofficer, innan han 1926 tog avsked för att ägna sig åt civilflygning.

Han hade redan hunnit göra en betydande pionjärgärning inom aviatiken.

---DEN FÖRSTA GÅNGEN jag över huvud taget såg en flygmaskin, som det då hette, var 1912 när Enoch Thulin hade sina uppmärksammade flyguppvisningar i Karlskrona.

Han flög ett monoplan av typen Breguét. När han skulle starta måste hans medhjälpare ner på marken hålla planet medan det på sina spinkiga cykelhjul rullade fram över Grenadjärregementets kaserngård. Och när han väl krånglat sig upp i luften, blev han till allas förvåning verkligen hängande där.

Det blev den tändande gnistan i min unga själ. Nu drömde jag bara om flyg.

Trots det brinnande intresset, skulle det dröja ända till 1918, innan Albin Ahrenberg fick knyta personlig bekantskap med detta nya kommunikationsmedel.



Marinflygaren Albin Ahrenberg tjänade två element, vattnet och luften, innan han tog helt parti för det sistnämnda. Här ser vi honom i 20-talspose, innan han lämnade flottan.

Jag låg ute på bevakning tillsammans med ”Fidra”-chefen Sune Tamm – vilken nyligen firat 40-årsjubileum av sin världsomsegling, där jag skulle ha varit med om inte flyget kommit i vägen, fortsätter kapten Ahrenberg

En dag viftade han med en order, enligt vilken flottans underofficerare kunde få söka inträde till flyget.

Vi var trehundra som sökte, och själva julaftonen 1918 såg jag i Blekinge Läns Tidning att jag var en av fyra utvalda. En bättre julklapp hade jag aldrig kunnat få.

Marinens första flygskola var förlagd till Stockholm och övningarna ägde rum på Stora Värtans is. Lärare var den bekante flygaren S. A. Flory, och eleverna hade fyra Farmanplan att öva sig på.

Det blev små korta lektioner. Någon teori förekom inte. Eleven fick sätta sig direkt i kärran med instruktören framför sig. Och så fick man veta att ”för du spaken dit så stiger planet och för du

den dit så går det ner” osv.

På 2½ månad, som kursen varade, hade man lyckats vara uppe i luften i sammanlagt tre timmar och tjugo minuter. Under de tio minuter i sänder, som vi var uppe, lyckades vi nå höjder upp till 400 meter. Marschhastigheten var omkring 85 km i timmen och landningshastigheten i det närmaste lika med noll. En fallskärm hade vi knappast ens hört talas om.

När Albin Ahrenberg tog sitt flygcertifikat med det låga numret 169, var examensproven i det enklaste laget.



Den här "flyghistoriska" bilden visar ett av marinens skolflygplan en Albatross, som användes åren 1920 och 21. Det är Albin Ahrenberg, väl påpälsad, som vi ser bredvid

En dag kom Flory och sa: "Nu kan du flyga. Nu får du gå upp ensam,"

Ahrenberg gick upp och gjorde en lov kring flygfältet. Och när han sedan lyckats landa utan att slå sönder planet, tog Flory sitt eget flygarmärke och fäste det på elevens uniform. Ahrenberg var hans första elev.

Med 19 timmars flygpraktik bakom sig blev Ahrenberg lärare för nästa grupp elever vid flygskolan.

Med 19 timmar vid spakarna får man nu inte ens flyga ensam, säger han.

Därmed började också Ahrenbergs många flygäventyr. Det första inträffade på hans första flygning tillsammans med en av hans elever.

Jag satt just och visade honom på den magnifika utsikten, då vi tappade motorn på 400 meters höjd. För att återfå balansen fans det ingenting annat att göra än att jag kravlade mig över till den tappade motorns plats. På så sätt lyckades vi balansera ned planet.

Att vi den gången kom undan med livhanken i behåll får väl närmast betraktas som ett underverk. Men sedan kom jag att vara med om många liknande underverk.

Sin första allvarigare störtning upplevde Ahrenberg 1920 i Landskrona, dit han flugit från Karlskrona för att bevittna Sparmans uppvisningsflygningar på Ljungbyhed. Non stop-flygningen från Karlskrona till Landskrona – 135 km – kommenterades dagen efter under jätterubriken i Blekinge Läns Tidning som en rekordflygning.

När vi återkom till Karlskrona efter att ha åsett Sparmans uppvisningar, fortsatte Ahrenberg, frågade vi vår chef om vi inte kunde få företa en liten rekognoseringstur längs skånekusten. "Jodå. Men kom ihåg, pojkar, ingen konstflygning! De här planen är inte byggda för sådant", sa' han.

Planen var inte så lättstartade som våra dagars. Och när vi stod där och vevade runt propellern kom en hamnlots roende ut till oss. "Starta inte i dag, pågar" sa han. "Det kommer att hända en olycka. Jag vet vad jag talar om. Jag var med när Thulin störtade. Vänta till i morgon".

Så gick emellertid motorn igång. "Det skall nog gå bra", tyckte vi och så bar det iväg. Snart var vi uppe på 250 meters höjd.

Jag gjorde då en tämligen kraftig sväng och fick sedan inte planet ur svängen, utan det dök på huvudet rakt ner i utloppet från Landskrona stads huvudkloak!

Vi lyckades kravla oss ur ävjan. Men när vi sedan, nödtorftigt rengjorda, vandrade genom staden, höll alla aktningsfullt undan för oss.

Nästa vådliga äventyr inträffade när Ahrenberg för flottans räkning skulle provflyga en flygbåt av märket *Super Martin*, som inköpts från England.

Vid provflygningarna är man alltid ensam i planet. Jag startade och kom osedvanligt kvickt ur vattnet. Man vill emellertid gärna flyga horisontalt den första sträckan för att få upp farten och när jag kände att det alltför snabbt bar iväg mot höjden förde jag spaken framåt. Det visade sig emellertid helt omöjligt att åter få ner nosen på henne. Planet bara steg och steg, och innan jag egentligen förstod vad det var fråga om, hade jag nått femton meters höjd. Det var således för sen att hoppa ut.



Om inte precis kärt så dock ett minne av ett äventyr. Detta är ett propellerblad från vår flygande vagabonds första havererade maskin. Han har alltid lyckats ta sig ner med livhanken i behåll.

Planet som var fel balanserat, bara steg. Och varje gång jag försökte dra av motorn pressades nosen ytterligare mot höjden. På så sätt kom jag så småningom upp till en höjd av 1500 meter.

Vad skulle det bli av det här? Tänkte jag förskräckt. Ty den gången var jag verkligen förskräckt. När jag tittade ut upptäckt ja att jag redan hunnit ett gott stycke ut över Kanholmsfjärden. Där nere under mig låg havet.

Här måste handlas och det raskt! Men vad fanns att göra? Jag drog av motorn och lät planet gå upp och ställa sig på stjärten. Och när det väl vippat över och började neråt med nosen före – jag såg havsytan med förfärande fart närma sig – drog jag på motorn igen, samtidigt som jag sökte manövrera kärran in i en något sned vinkel mot vattenytan. När jag omsider fick henne att snällt bli liggande på vattnet, var jag fullständigt genomsvettig, både av ansträngning och skräck.

Jag gick iland på en kobbe och plockade några stenbumlingar som jag placerade som barlast i planets nos. Efter detta lät det sig utan att konstra flygas hem.

Så småningom skulle vi också lära oss konstflygning, fortsätter kapten Ahrenberg, och för detta hade 1922 ett par nya maskiner anskaffats från England. Även dessa skulle provflygas. Flory tog det ena och det andra anförtroddes åt mig.

Men kom ihåg, ingen konstflygning ännu, sade Flory, som då var chef för flygverkstaden. Den saken får du lära dig sedan. Istället lade han mig på hjärtat att gör noggranna iakttagelser, notera all värden, studera hur planet reagerade.

Jag lovade naturligtvis att noga följa instruktionerna, klev upp i planet och startade. Snart befann jag mig på 1500 meters höjd. Jag tittade efter Flory och hans plan, men kunde ingenstans upptäcka det. Då tyckte jag att det var dags att plocka fram den medförda instruktionsboken för att se hur kärran skulle manövreras vid looping.

Jag ställde boken med "Looping" på instrumentbrädan, studerade bilderna för spakföringen som behövdes för att planet skulle beskriva en vacker cirkel i vertikalplanet. Alltså – första bilden – fram med spaken, nosen ner, fart på kärran. Sen – andra bilden – spaken långsamt tillbaka lugnt och säkert så långt det gick.

Finfint! Jag trycktes hårt mot sitsen – vertikalkrafternas verkan – och så dök horisonten upp på nytt men nu med jorden upptill och himlen nertill. Perspektivet var så pass ovanligt att jag omedvetet rätade till spaken framåt och kastade en blick i boken för att se efter vad jag hade att göra härnäst ... Men nästa bild stod på andra sidan ... Och nu hände en hel del saker mycket snabbt och på en gång, fortsätter Ahrenberg. Genom att föra fram spaken hade jag lagt planet i horisontellt ryggläge, centrifugalkraften upphörde och i samma ögonblicks som jag såg instruktionsboken lämna sin plats och falla ur, kände jag hur jag själv var på väg ut med huvudet före. Instinktivt grep jag med båda händerna tag i sittrumssargen och hängde förtvivlat fast, ty nu började planet en lustiger dans, vars invecklade turer jag tyvärr aldrig lyckat fastställa. Där hängde jag nu mellan himmel och jord vid några sköra träribbor, medan jag såg den herrelösa styrspaken fara omkring på egen hand inne i sittrummet. Det tog väl inte så många sekunder innan kärran lugnat sig och intagit ett trevligare läge med rätsidan upp, men de var de "räddaste" sekunder jag dittills upplevt ... Fallskärm var ett okänt begrepp så länge jag var kvar i militärtjänst, och säkerhetsbälte? Sådana fanns, men som de nutida bilbältena var de inte påsatta när de verkligen behövdes

Naturligtvis hade Flory sett allt det där och när jag kom ner, fortfarande genomsvettig och uppskärnad, fick jag först en ordentlig skrapa för "konstflygningen" och sedan frågade han nyfiket hur jag utfört detta aldrig förut skådade "nummer". "Ja, den som de visste" svarade jag. "Menar du att du inte hade kontroll över kärran?" "Just precis! Jag hängde i armarna i sittrums karmen ..." "Var du inte ens fastbunden?" På detta kunde jag bara svara att det hade jag glömt...

De här återgivna äventyren, som kapten Albin Ahrenberg berättar om en eftermiddag framför brasan på Baldersnäs är bara en bråkdel av dem han upplevde som ung flygpionjär.

Det var han som 1924 blev det nystartade AB Aero transports förste anställde stationschef och flygare i Malmö. Det var han som 1929 gjorde det första försöket att upprätta en post-, passagerar- och fraktlinje över Island – Grönland till USA och som 1931 genom en andra atlantflygning lyckades undsätta en nödställd arktisk expedition på Grönlands inlandsis. Hans största och viktigaste insats för svenskt flyg är väl startandet och genomförandet av "Sverige runt" – flygningarna varje år sommar och vinter, mellan 1927 och 1952. Han besökte tusentals platser, gav hundratusentals människor luftdopet och gjorde svenska folket flygsinnat ...