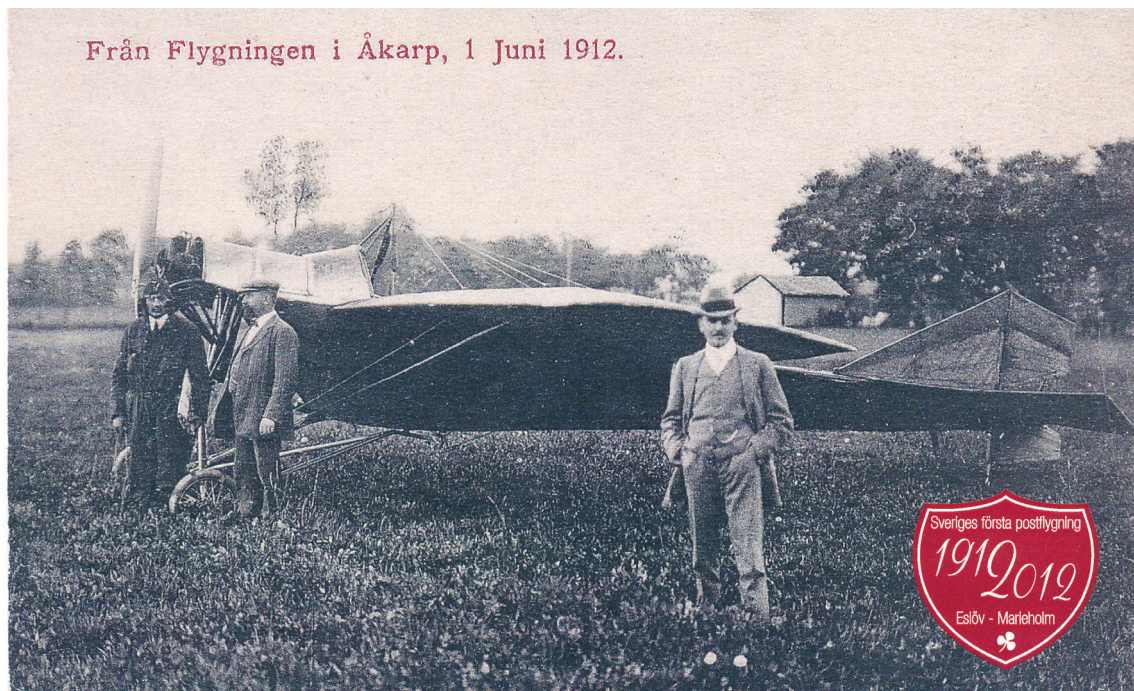


Från Flygningen i Åkarp, 1 Juni 1912.



Den danske flygaren Peter Nielsen (t v) efter landningen vid Åkarps Gästgivargård. Mannen i mitten är krögaren Alfred Bengtsson. Eslövs Stadsmuseum gav ut bilden som vykort vid 100-års jubileet 2012.

Flyghistoria i Eslöv

Av Sven Stridsberg

Det svenska flyget har sina rötter i Ljungbyhed, där landskroniterna Oscar Ask och Hjalmar Nyrop började flyga redan 1910, om än i blygsam skala, men betydligt mer 1911. Vad var då mer naturligt än att man vid Skyttefesten i Eslöv den 1 juni 1912 planerade att locka besökare med just ett livs levande flygplan. Sagt och gjort, man engagerade Oscar Ask för att visa upp sitt flygplan, men tyvärr hade han drabbats av motorproblem och kunde inte ställa upp.

Skam den som ger sig. Skytteföreningen kontaktade i stället dansken Peter Nielsen som kunde komma med ett B&W 3-flygplan, en dansk konstruktion byggd på varvet Burmeister & Wain i Köpenhamn.

Nielsens uppgift var att flyga från Eslöv till Åkarp (dagens Marieholm) och medföra den

första svenska flygposten i form av ett 100-tal huvudsakligen kort. Omkring 5 000 personer bevittnade starten i Eslöv och 8 minuter senare kunde 2 000 åskådare i Åkarp beundra landningen. Därmed var Sveriges första flygpost flugen, även om försändelserna genom ett missförstånd var märkta ”2.a postflygningen” istället för 1.a.

Efter undfågnad på Åkarps Gästgivargård var det dags för återflygning till Eslöv men propellern (eller kanske piloten) var inte i bästa skick. Propellern var limmad med icke vattenfast lim och hade börjat dela sig och var oanvändbar. Man fick istället dagen efter frakta flygplanet till Köpenhamn tågledes.

Notabelt är att det danska flygplanet finns bevarat än i dag på flygmuseet vid flygplatsen Stauning på Jylland.



Bild från 1934 som visar de manuella jordtransporterna vid arbetet på Eslövs flygfält.



För måltider och raster hade några enkla skjul byggts upp. Foto via Eslövs Fotoklubb.



För att underlätta arbetet användes även en décauvillebana vars vagnar drogs av hästar.

Hjälplandningsfält

Utvecklingen av flyget gick vidare men för Eslövs vidkommande dröjde det till runt 1930 innan flyget återvände till bygden. Då hade det svenska trafikflygföretaget AB Aerotransport inlett trafik från Bulltofta i Malmö ner till Tyskland och Holland, samt även börjat flygtrafik till Stockholm.

Dåtidens flygplan drabbades emellanåt av tekniska problem, samt inte minst dåligt väder som omöjliggjorde fortsatt flygning. Därför ansågs att man borde ha ett nät med hjälplandningsfält där man vid behov kunde gå ner och tillfälligt avbryta flygningen. Fälten borde ligga med 10 mils lucka på flygvägen mellan Malmö och Stockholm samt mellan Malmö och Oslo. Snart minskades avståndet till 5 mil. Dessutom skulle 25 m höga flygfyrar placeras längs flyglinjerna med 2-3 mil mellan stolparna. De skulle i bra väder i mörker synas 6-7 mil och flygplanen hade bara att följa dem.

För att bygga hjälplandningsfälten engagerades Statens Arbetslöshetskommission, AK, som drog igång arbetet i oktober 1934. Ett av fälten kom att placeras vid Eslöv intill Asmundtorpsgården. De som erbjöds arbete för att bygga flygfältet var främst familjeförsörjare i Mellanskåne och i mån av behov även ungar, men i sista hand. Lönen var 50 öre timmen och totalt sysselsattes 25 till 112 man under de år som fältet byggdes.

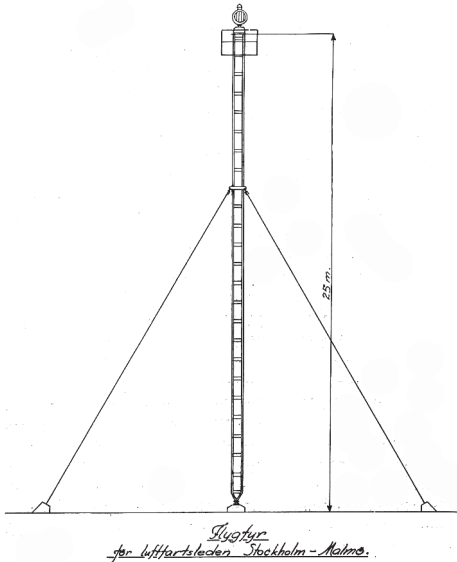
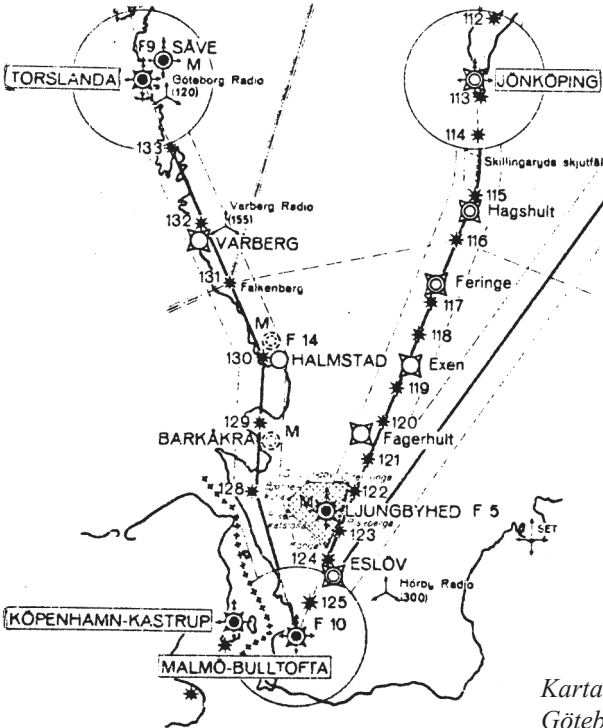
För att kunna ge många människor ett arbete användes inte stora maskiner utan arbetet bedrevs för hand. Först flyttades med spadar och skottkärror 65 000 m³ matjord för planering av fältet. 30 000 m³ lera bortkördes varefter matjorden lades tillbaka på det nu jämnade fältet. För att underlätta något användes efter hand även en hästdragen décauville-järnväg.



Dansrotundan Cecil under byggnad 1937. I början av 1940 kom byggnaden att användas som matsal för Flygreservskolan II som placerats på Eslövs flygfält. Foto via Eslövs Fotoklubb.



Flygbild över Eslövs flygfält, alldeles under bildens mittpunkt, 1941. De båda hangarplatserna framträder väl. Eslöv med sina järnvägslinjer ligger i bildens övre högra hörn. Foto Flygvapnet.



Skiss av den enkla 25 m höga flygfyr som skulle placeras ut med jämna mellanrum.

Karta över hjälplandsningsfält på flyglinjerna Malmö – Göteborg och Malmö – Jönköping (Stockholm).



Sk 15 var ett grundläggande skolflygplan för att gallra ut de mest lovande eleverna. Att sitta i ett öppet flygplan i propellervinden var kallt under vintern. Under snövintrarna 1940 och 1941 hade man skidor på flygplanen. Foto F 5.

Under 1938 hade man kommit så långt att man äntligen kunde så gräs på fältet och när detta grott markerades en 600 m lång bana med banmarkeringar, och den 30 maj året därpå invigdes flygplatsen.

Flygtekniken hade emellertid gått starkt framåt under 30-talet och fältet var nu både obehövt av väderskäl och dessutom för litet för trafikflygplan som behövde en längre bana. Dock var arbetet inte förgäves, andra världskriget bröt ut tre månader senare och snart skulle militären komma till Eslöv.

Reservflygskola

Utbrottet av kriget innebar, alldeles för sent, att många fler flygare måste utbildas för Flygvapnet och det blev för trångt på Flygskolan i Ljungbyhed. Därför inleddes militärflygutbildning hösten 1939 på en Reservflygskola, RFS, på Bulltofta i Malmö för ynglingar som redan hade ett civilt flygcertifikat.

Den andra kursen, RFS II, startade på Eslöv under den mycket snörika februari 1940 och flygeleverna, värnpliktiga flygförare, fick delvis skotta upp banor för flygplanen. Dock



Elevuppställning framför hangaren inför dagens flygningar. Sittfallskärmen är redan på plats. Foto Gustaf Persson.



Flyglärare Bo Bjernekuull har fotograferat en ensamflygande elev i en Sk 25 Bestmann.

kunde skidor monteras på flygplanen så att man kunde flyga. Man hade redan hösten 1939 byggt två hangarplatser för flygskolan, och dessa står kvar än idag och används fortfarande som hangarer. RFS hade initialt 80 elever men häften av dessa gallrades bort under kursens gång. Uttagningmetoderna av aspiranter och

pedagogiken på den tiden var med dagens mått inte särskilt goda.

Som logement för flygeleverna och den i huvudsak värnpliktiga personal som skötte skolflygplanen i Eslöv användes sockerbolagets nedlagda saftstation och disponentvillan (vid dagens Felix) och som matsal och visst



Sk 14 var skolflygplan typ II, avsett för fortsatt flygutbildning med mer avancerade moment. I bakgrunden till höger syns den ena hangarplatsen, som används än idag. Foto Gustav Persson, flygelev.



Utöver en minnessten vid flygfältet som minner om flygskolorna i Eslöv under kriget, finns även ett antal flygplan från den tiden bevarade av Joakim Westh, vars museiflygsamling finns i en av de gamla hangarerna.

logi användes dansbanan Cecil (vid dagens Granngården). För transport mellan logement och flygfält samt till och från flygfältet för måltider på Cecil marscherade man i samlad tropp.

Utbildningen av värnpliktiga flygförare inleddes med ett öppet skolflygplan, Sk 12 eller Sk 15, för att vid den fortsatta utbildningen med mörker- och instrumentflygning fortsätta med Sk 14, där man satt ”inomhus”.

Under 1942 ersattes Sk 15 med Sk 25 där man också satt inomhus, vilket var nödvändigt under flygutbildningen under de extremt kalla krigsvintrarna. Då man satt i öppna flygplan hade man en mask av sämskinn för att skydda ansiktet i den kalla propellervinden.

Den 9 april 1940

Då Tyskland invaderade Danmark och Norge på morgonen den 9 april 1940 var man tvungen att under samma dag flytta flygutbildningen på Ljungbyhed och Eslöv till Örebro respektive Eskilstuna då man inte ville att flygplanen skulle falla i tyskarnas händer. Vid den hastiga förflyttningen fick elever under utbildning i Eslöv sig tilldelade flygplan för att flyga till Eskilstuna, vilket gick alldeles utmärkt. Då avsedda kartor inte kunde finnas i tid skickades

en man till järnvägsstationen i Eslöv för att i tågtabeller riva ut kartsidan. Den fick duga, och det gjorde den!

Efter ett halvår i Eskilstuna återvände man till Eslöv. RFS III samt sex stycken Flygreservskolor, FRS, avlöste varandra och fram till 1946 utbildades totalt 433 värnpliktiga flygförare



Under 1950 förekom mycket puderflygverksamhet över de skånska grödorna. Det gällde att nå fältens alla hörn vilket innebar tuff flygning.



Puderflygning krävde stor skicklighet av piloterna då det gällde att flyga lågt och över hela fältet!

i Eslöv och dessa silverflygare gjorde sedan mycket god tjänst i Flygvapnet under många år. De kallades silverflygare då stabschefen i Flygvapnet, Bengt G:son Nordenskiöld, ansåg att den forcerade utbildningen, som saknade många militära inslag, inte skulle motsvara den guldvinge som den längre och mer omfattande utbildning som bedrevs på Ljungbyhed resulterade i. Men efter 50 år var nog silverflygarna stoltare över sin vinge än guldflugarna!

Efter 1946 användes Eslövsfältet sporadiskt av Flygskolan på Ljungbyhed som extra flygplats men den militära organisationen lämnade Eslöv.



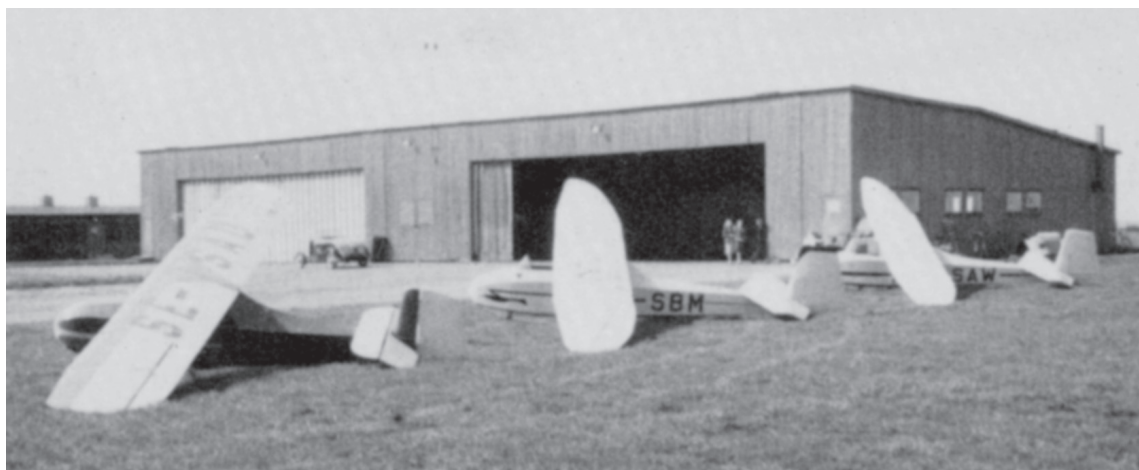
Glidflygplan SG 38 från Eslövs Flygklubb. Planet drogs upp i luften av bilen i bakgrunden.

Jordbruksflyg

Efter kriget fanns mängder av sur plus-flygplan att köpa för en billig peng i Europa och privatflyget expanderade snabbt. Samtidigt fann man på olika sätt att klara sitt uppehälle med flygning och på Eslöv etablerade flera företag, bl a Engströms, som arbetade med jordbruksflyg. Man satsade på att bepudra grödor för bönderna runt om i Skåne med Piper Cub-flygplan som utrustats med ett puderaggregat. Då man efter ett antal år insåg att DDT var onyttigt för de flesta, inte bara skadeinsekter, övergick verksamheten till skogsgödsling från luften, huvudsakligen i norra Sverige. På vinterhalvåret förekom att företag flög ner till Sudan med sina flygplan för att spruta bomullsfält.

Sportflyg

Eslövs Flygklubb startades redan i maj 1939 med glid- och segelflygplan, även om man primärt var en modellflygklubb. Militärens närvaro på fältet satte begränsningar men på helger ställde ofta militära flyglärare upp som instruktörer för klubben. Efter kriget kom även segelflygare från Malmö och Landskrona till Eslöv, innan man senare samordnade och flyttade denna verksamhet till Sövdefältet strax



Efter kriget flyttade de militära skolflygplanen till Ljungbyhed och sport- och segelflyget kunde ta över fält och hangarer. I hangaren på bilden, belägen till höger innanför infarten till flygfältet, finns idag Joakim Wesths veteranflygplan och i baracken till vänster på bilden ligger Flyg och hemvärnsmuseet.

utanför Sjöbo. Även motorflyg, s k sportflyg, började på Eslöv runt 1950 och det har expanderat kontinuerligt till dags datum.

Eslöv är idag ett centrum för allmänflyget i Skåne med dels ”vanligt” flyg, inklusive skolflygning, dels veteranflyg som numera årligen har stora möten, s k fly in på fältet. Dessa fly in kan betraktas som populära och välbesökta flygdagar men genom att de inte officiellt är flygdagar eller kostar inträde, har organisationen kunnat hållas minimal av idealister.

Ett mycket populärt inslag vid dessa fly in är att veteranflygarna då gratis bjuder barn på sin vanligen första flygning i ett litet flygplan, där man får en helt annan flygkänsla än i trafikflyg-



Vid fallskärmschoppning idag gäller det inte bara att falla rakt ner utan man kan utföra en hel del manövrar med sina ”flygande vingar”.

plan, för att inte tala om den härliga utsikten över landskapet från ett par 100 meters höjd.

Utöver privatflyg har Eslöv blivit ett centrum för fallskärmschoppning och denna sport har samlat många företrädare.

Museer på fältet

Flyghistorien i Eslöv beskrivs mycket väl på ett ”Flyg och hemvärnsmuseum” som för ett par år sedan öppnades i en av de kvarvarande barackerna från kriget. Här har entusiaster samlat och exponerat ett omfattande material



Eslövs Flyg och hemvärnsmuseum har byggts upp i en av de gamla barackerna från kriget.



En "hederlig" Cessna, en flygplanstyp som under ett halvt sekel använts av privatflygare. Många är de som lärt sig flyga i en Cessna på Eslövs-fältet och sedan gått med i flygklubben för att flyga vidare.

som pedagogiskt ställts ut. Museet har ett nära samarbete med Eslövs Stadsmuseum som också detta drivs av ideella krafter.

Tvärs över vägen från Flyg och hemvärns-museet ligger den hangar där flygentusiasten Joakim Westh har sina veteranflygplan, typer som huvudsakligen fanns på den militära flygskolan under kriget.

Museerna är i huvudsak öppna när det är aktiviteter som fly in på fältet eller efter kontakt med entusiasterna. För information, se hemsidan www.eslovflygochhemvaernsmuseum.se

Flyindustri

För ett 20-tal år sedan skapades ett flygplansprojekt på Kungl Tekniska Högskolan, KTH, som efter många turer hamnade i Eslöv. Flygplanet, kallat Osqavia, färdigställdes av ägaren Niklas Anderberg. Han har nu gått vidare och bildat företaget Blackwing som i dag är i färd med att i Eslöv tillverka de 23 först beställda flygplanen för kunder nere i Europa.

Eslövs flygfält är snart 80 år gammalt och där har större delen av tiden varit en omfattande verksamhet med olika slag av flygsport.

Niklas Anderberg med sin Osqavia på Eslövs flygfält för 10 år sedan. Idag har hans projekt blivit flygindustri.

