

När Gustaf Hellström rådde arméledning och departement att satsa på flygplan och piloter

Den 25 juli 1909 klockan 4.30 på morgonen startar Louis Blériot från Calais med sikte mot England, trotsande väderutsikterna och med en brännskadad fot. Förutom äran lockar 1000 engelska pund, en summa motsvarande 18 000 i dåvarande svenska kronor. De 35 kilometrarna tillryggaläggs på 37 minuter medan vädret blir allt sämre. Motorn kyls ner farligt mycket av regnet och vinden rycker i planet. Under minst sagt dramatiska omständigheter slår maskinen mot marken nära Dover. Planet skadas vid nedslaget – men piloten klarar sig bra och landningen bedöms som lyckad!

På kvällen möter Gustaf Hellström upp på lyxhotellet Savoy för en intervju med den nye hjälten (*DN* 30/7 1909). Första synintrycket i hotellets hall: ”En lång, tämligen fet herre i sportmössa och grå kavajkostym haltar bort till hissen. Vid hans sida går en dam i vitt. Det är mr Blériot och hans hustru”. En stund senare i sin salong skakar hjälten hand med ”ungefär ett tjog journalister af alla nationaliteter”, däribland Gustaf Hellström som ”framför en speciell hälsning från Sverige och en högst inflytelserik tidning där som heter Dagens Nyheter”. Han är förste svenske representant att gratulera. Blériot trycker därför hans hand ännu en gång. Frågorna haglar och hjälten berättar och förklarar. Men så småningom börjar han se trött ut och man säger ”Bon Soir”. Hellström avrundar:



Louis Blériot.

Jag lämnar honom med minnet af en man som var i besittning af de kolossalaste, mest stålgråa pupiller jag någonsin sett. Öfver dem hvälfde sig en skarphuggen ingenjörspanna, med många rynkskrifter i.

Hellström hade också möjlighet att besiktiga det delvis ramponerade flygplanet, som ställdes ut hos ”den nya amerikanska miljonfirman Selfridge”:

De människor i Dover som först sågo flygmaskinen sade att den såg ut som en ofantlig fågel. Man har svårt att tänka sig det när man ser den på nära håll. Det är ingenting af romantik öfver den. Det är en ful och smutsig inrättning, ett virrvarr af oljiga rep, smutsig segelduk, trasig ståltråd, sönderbrustna träramar.

Det är första intrycket.

Men – ju längre man ser, desto större blir vördnaden.

Att flyget redan från begynnelsen intresserar Hellström går ej att ta miste på, och när han halvtannat år senare flyttar över till Blériots hemland Frankrike förstärks detta intresse. Den 27 september 1911 publicerar han en artikel med rubriken "Svenska armén och flygkonsten. Hvad utlandets erfarenhet om flygmaskinen som försvarsmedel lär oss". Hellström refererar rapporter om stora armémanövrer där aviatörerna gjort imponerande spaningsinsatser: "en enda man utförde på en åttondel af tiden samma arbete som eljest skulle ha tagit ungefär 50 man och 50 hästar att fullborda!"

Sverige är ett litet land som inte kan satsa på alltför dyra försvarsmedel, men flygmaskinen är ett billigt sådant: "Det som fordras är blott tre ting: ett aeroplan (hvilket kan inköpas hvilken dag som helst), en karl att sköta det och så till sist öfning." Den utan tvekan främste i Sverige är friherre Carl Cederström, men kanske anses det olämpligt att en civilist leder övningar med officerare, funderar Hellström, som under det senaste året

ständigt förundrat mig att ingen barsk öfverste satt på honom kronans kläder, utnämnt honom till löjtnant eller till och med kapten, och gjort honom till chef och instruktör för svenska arméens flygkår. Han är dock nummer ett i luften hemma i Sverge och den som sitter inne med den längsta öfningstiden och de största erfarenheterna. Hvarför använder sig inte den höga krigsledningen af hans kapacitet? Hvarför inte be honom ställa sig till svenska arméens förfogande, ge honom så många flygmaskiner han anser sig kunna reda sig med och kommendera ett tiotal officerare från hvarje arméfördelning att lära sig att handtera maskinerna under hans ledning?

Att detta inte redan skett förefaller Hellström "vara en betänkelig brist på näsa, på väderkorn och för all krigskonst så essentiell egenskap som realistisk fantasi".

Saker var dock på gång. Den 25 september fick Olle Dahlbeck, som var löjtnant i marinen, "svenskt aviatördiplom nr 3", efter att ha lärt sig flyga i England. Och så den 5 oktober: "I en skrivelse från chefen för Fortifikationsförvaltningen till K.M:t hemställs om medel för inköp av flygplan." (Källa: http://www.flyghistoria.org/kronologi/1910_1919.pdf).

Hellströms förslag var alltså att man skulle påskynda utvecklingen av ett svenskt flygförsvarsvapen genom att ta till vara på "flygbaronen" Cederströms stora erfarenhet. Han återkom i detta ärende i en understreckare med rubriken "Den svenska aviatiken" i *DN* den 4 februari följande år. Anledningen var att Cederström under tiden hade grundat en flygskola, aktiebolaget Svenska aviatikbolaget, och erbjudit departementet att utbilda flygare. Hellström talade sig nu varm för detta förslag och undrade återigen om höga vederbörande verkligen inte kunde tänka sig att civila och militära flygare samarbetade i denna fråga.

Detta med tanke på att frih. Cederström ”är den enda som utträttat något att tala om sedan han eröfrat sitt aviatörcertifikat”.

På denna artikel fick Hellström mothugg av en Nils Sommelius och svarade därför den 9 mars under rubriken ”Ännu en gång den svenska aviatiken. Svar på ett öppet brev om våra längst komna aviatiker”. Hellström medgav att löjtnant Dahlbeck utmärkt sig den senaste månaden men fann ändå Cederström betydligt överlägsen – inte minst hade han utmärkt sig genom vådliga flygningar i Norge, vilka Hellström följt i norska tidningar. Hellströms framhårdade med sitt förslag och fann att om Cederströms krafter inte togs i anspråk skulle den möjliga tillgängliga flyglärarkapaciteten reduceras med 50%, vilket vore ”dåraktigt”.

Vad jag har kunnat finna kom Cederströms erbjudande inte att förverkligas. Hellströms flygintresse fanns dock kvar, inte minst sedan han flyttat ut till regementsstaden Senlis där det också fanns ett flygfält. Han väcktes av planen om morgnarna, och han umgicks med flygarna på deras fritid. Genom dessa samtal fick han inblick i deras vardag och tankevärld, vilket framgår av en understreckare benämnd ”Fransk aviatik just nu” (27/5 1913). I ett brev till författaren och vännen Algot Ruhe i december samma år skriver han: ”Förmodligen kommer jag att flyga en af dagarna i nästa vecka. Jag har kommit öfverens med en aviatör från flygfältet här strax bredvid. Det ska bli roligt att göra en liten tur. Han får en ny apparat på tisdag och när han har kört in den stiger jag väl upp med honom om vi kan komma öfverens om priset.” Han oroar sig redan, förstår man: ”Skulle det gå åt skogen så får väl Koppel [förläggaren] trycka halfva boken [*Kring en kvinna*]. Manuskriptet ligger i lådan till bordet med böckerna på. Det låter kanske dumt att säga sådana saker, men man kan ju aldrig veta.”

Blev flygningen av? Det vet vi inte. Vad vi vet är att Hellström i romanen *Kring en kvinna* låter karaktären Friedrich Toepfer utbilda sig till flygare. Dennes aldrig uppfyllda dröm är att bli först med att flyga den för Hellström säkerligen symboliskt tänkta sträckan Berlin–Paris.

Hellström-Nytt...

Gustaf Hellström-sällskapets årsmöte hålls söndagen den 10 april kl. 15.00 i Gustaf Hellström-rummet på Kristianstads stadsbibliotek. Efter årsmötesförhandlingarna läser Lennart Leopold ur såväl kända som mindre kända Hellström-texter med Kristianstadsanknytning och kåserar med hjälp av bilder och kartor om **Gustaf Hellströms Kristianstad i dikt och verklighet**.

Sällskapets traditionella programinslag på **Kristianstads bokfestival** lördagen den 3 september är ännu inte bestämt till innehållet.

Höstmötet kommer att hållas söndagen den 9 oktober, 15.00, i Gustaf Hellström-rummet. Disa Lundgren talar kring Hellström och Atheneum.