# Sveriges (och min familjs) märkliga flygvapenhistoria

av Anders Neumüller

**När Sverige gick med i NATO 2024 efter mer än 200 år av neutralitet och alliansfrihet, förde det med sig ett av de mest tekniskt avancerade flygvapnen i världen. Så här började det:**

1909 blev den franske flygaren Louis Blériot den första personen att korsa Engelska Kanalen med ett flygplan. 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 sjöofficerarna, 21 respektive 25 år gamla, insåg snart att
det skulle dröja länge innan det svenska försvaret skulle börja utbilda piloter. Eller ens skaffa flygplan - de övervägde fortfarande luftballonger som ett alternativ. Om Sverige skulle få ett flygvapen fick ungdomarna ta saken i egna händer.

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 stålvajrar, och med ett par fjädrande motorcykelhjul. Motorn var en 50 hästkrafters sjucylinders roterande Gnôme-Monosoupape av senaste modell. I bryggeriägarens privata kassabok stod det 19,656 kronor (eller mer än en miljon i dagens penningvärde) för ett "aeroplan".

Den 8 juni 1911 skrev Otto Emil Neumüller till kungen att ”påverkad av min son, underlöjtnant Fredrik Neumüller och hans svåger, löjtnant Olle Dahlbeck, båda vid Kongl. Flottan, har undertecknad låtit i Landskrona förfärdiga ett militärplan, 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 sedan 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 Hamilton) alldeles 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 eller 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 isade militärledningen att om man blandade oljan med 25 % bensin blev det möjligt att flyga i låg vintertemperatur med en vindfaktor på 10 sekundmeter.

För Olle Dahlbeck förändrades hans liv över en natt. Alla visste med ens hans namn och det sjöngs till och med visor om honom. Samtidigt som han startade Sveriges första militära flygskola och skrev läroboken *Att Flyga*, så 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 en flygtävling Stockholm-Köpenhamn när han krashade 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 populäre 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 (som då hette Kristiania) med sina flygplan, en fransk fallskärmshoppare och fem anställda, blev det folkfest och han hyllades som hjälte och bjöds in till kung Haakon VII.

När Ryssland vintern 1918 attackerade det nyligen självständiga Litauen, arbetade Olle Dahlbeck med att utveckla det tidiga passagerarflyget. Men han drog på sig uniformen igen som frivillig nyutnämnd överste och generalinspektör över det litauiska flygvapnet. På sex månader lyckades Dahlbeck, tillsammans med en brittisk major och en litauisk flygare, skapa en flygskola och ett litet fungerande flygvapen av vad som bara hade bestått av en Sopwith Strutter tagen från den Röda Armen och åtta tyska Fokker plan. 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 litauerna. 1930 dog Olle Dahlbeck i sviterna av en lunginflammation, bara 46 år gammal. Samma år förärades han postumt en av Litauens högsta militära utmärkelser.

Idag är Sverige känt för att ha utvecklat sina egna Saab-stridsflygplan, som den legendariska "Flygande Tunnan", Draken, Lansen, Viggen och det lätta enmotoriga supersoniska Gripen som är det främsta multirollsflygplanet i världen just nu.

Alla dessa flygplan finns utställda på Flygvapenmuseum i Linköping där flygentusiaster i alla åldrar kan lära sig om flygning och till och med provflyga i en JAS Gripen-simulator. Höjdpunkten i den historiska samlingen är "Aeroplanet No, 1" som min farfar, Fredrik Neumüller, övertalade sin far att donera 1911. Min farfar skulle vara stolt. Han fortsatte sin karriär i flottan och blev så småningom kommendörkapten, men han flög inte en enda gång. Som ett villkor för donationen hade han varit tvungen att lova sin far att aldrig flyga.