

# Lättare än luften

Lars Westberg

Sommartid, morgon och kväll, har vi vant oss vid att då vi höjer blicken mot skyn se färggranna varmluftsballonger över staden. Ibland svävande i ensamt majestät eller ofta samlade i flockar, ljudlöst glidande över tak och trädkronor med tystnaden då och då bruten av gasolbrännarnas intensiva flåsande.

Stockholm lär vara den enda huvudstaden i Europa som tillåter ballongflygning över tätbebyggt område. Lägsta tillåtna flyghöjd är 300 meter, men ibland verkar de flyga lägre.

Flygningar med betalande passagerare har här ökat kraftigt de senaste åren. Att ge bort den upplevelse som en ballongtur är, har blivit en populär gåva till jubilarer istället för mer traditionella presenter. En sådan "luft-stadsvandring" är ett fantastiskt sätt att i ett behagligt tempo omvandla vår stockholmskarta till tredimensionell verklighet.

Att få känna sig lättare än luften, och till skillnad från resor med vanliga transportmedel, låta ödet och vindriktningen avgöra resmålet upplevs av många som spännande och välgörande. Sällan möts de fyra elementen så påtagligt som under en flygning med luftballong; att elden värmer luften och färden går över jord och vatten.

I tidnings- och affischreklamen används idag luftballongen som symbol för välbefinnande och högtflygande planer medan den vid sekelskiftet – innan flygmaskinerna erövrade luftrummet – stod för riskfyllda äventyr och teknikutveckling. Påpekas bör att

det då var lättantändlig och explosionsfarlig lys- eller vätgas som användes för att fylla och lyfta ballongerna. Numera ger värmen från säkra brännare ballongerna den lyftkraft de behöver.

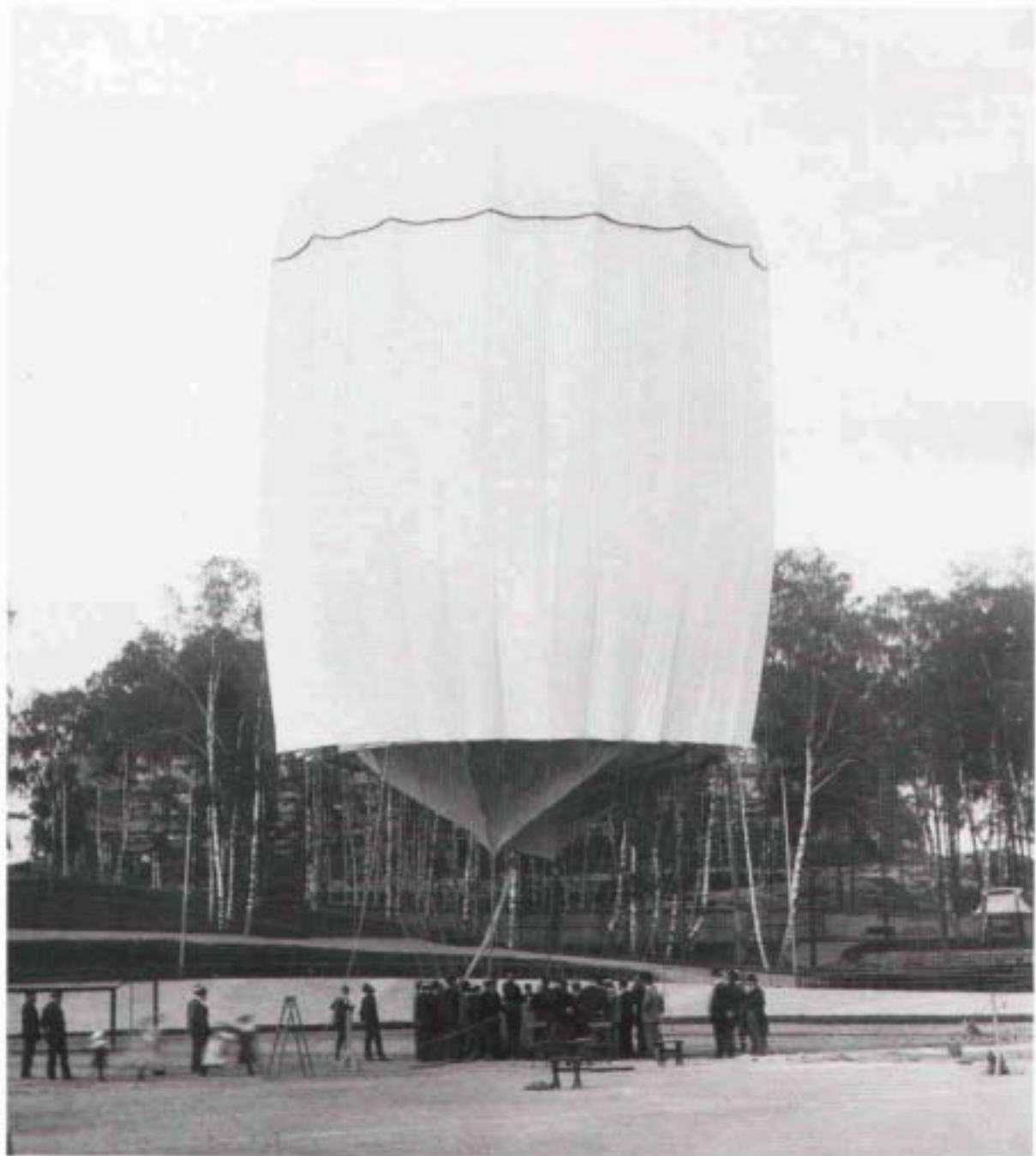
Mot bakgrund av dagens nya intresse för ballongflygning vill vi ge några glimtar från dess tidigare storhetstid och presentera några av stadens luftburna pionjärer tillsammans med bilder från museets samlingar.

## "Svenskes" första färd

Ett stort folknöje i Stockholm i början av seklet var att följa de ballonguppstigningar som brukade äga rum i Idrottsparken och senare också på Stadion som byggdes på samma plats. Dessa uppstigningar uppmärksammades då på ett sätt som idag nästan kan jämföras med uppskjutningar av rymdskepp eller en start i en kappsegling jorden runt.

Den 29 juli 1902 stod den för Svenska Aeronautiska Sällskapet byggda ballongen "Svenske" klar för sin premiärtur. Konstruktören – kapten Erik Unge – skulle själv föra ballongen tillsammans med de mer erfarna aeronauterna kapten Wilhelm Swedenborg och ingenjör Hans Frænkel (bror till Knut Frænkel – S A Andrées följeslagare till Nordpolen 1897).

Ballongen var särskilt byggd för långfärder och hade ett ovanligt utseende. Istället för klotform som var det vanliga, hade denna ballong formen av en vertikal cylinder, rundad upptill och nästan plan



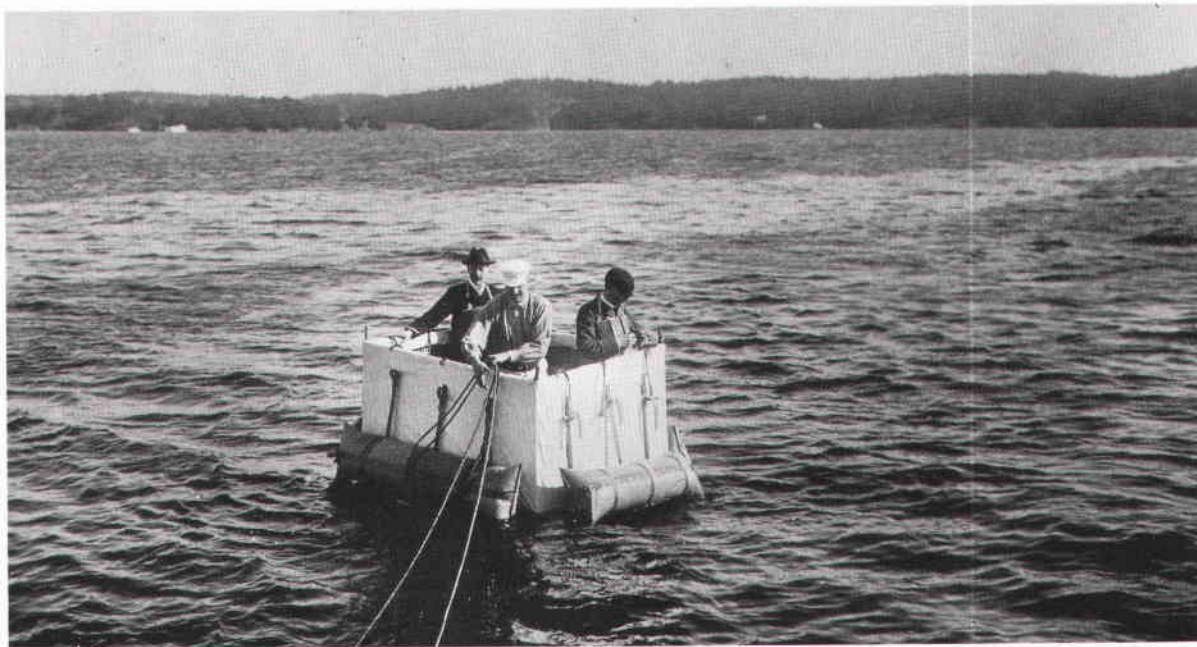
nedtill. Den var vidare försedd med ett slags skyddstält överst som kunde reflektera solstrålar på dagen och förhindra kraftig avkyllning på natten. Anordningen skulle också kunna fungera som fallskärm om ballongen sprack eller exploderade. (Denna "fallskärm" räddade troligen besättningen från att omkomma då ballongen i samband med en provflygning exploderade den 19 september samma år.) Gondolen var utrustad med långa luftfyllda påsar på sidorna som skulle hålla den flytande om ballongen tvingades landa på vatten. Högst fem dygn räknade

man med att kunna flyga, men för säkerhets skull medfördes proviant för 10 dagar.

Trots att avfärden blivit fördröjd i två dagar i avvaktan på lämpliga väderförhållanden hade mycket folk samlats. Hedersgäster var prins Carl, prinsessan Ingeborg samt den danska prinsessan Thyra. På plats fanns också de framstående fotograferna Anton Blomberg och Oscar Halldin. De representerade två konkurrerande veckotidningar, Idun och Hvar 8 Dag. Dessa tidningar kunde sedan några år – tack vare förbättrad tryckeriteknik – utnyttja den

*Vänster sida: "Svenske" provfylls med gas i Idrottsparken. Tack vare sin cylinderform kunde den tillverkas av breda tygremsor så att antalet skarvar avsevärt reducerades och risken för gasläckage minskade. Foto Oscar Halldin 1902. SSM.*

*"Svenskes" gondols flytförmåga provas i Värtan. Korgen var klädd med gummityg och försedd med långa luftfyllda påsar på sidorna. Hans Frænkel står i mitten tillsammans med löjtnant Eneström och ingenjör Wikander. Linorna går till en liten ångbåt som drog gondolen under provet. Foto Oscar Halldin 1902. SSM.*





ILLUSTRERAD TIDNING

# IDUN

FÖR KVINNAN OCH HEMMET

N:o 32 (815)

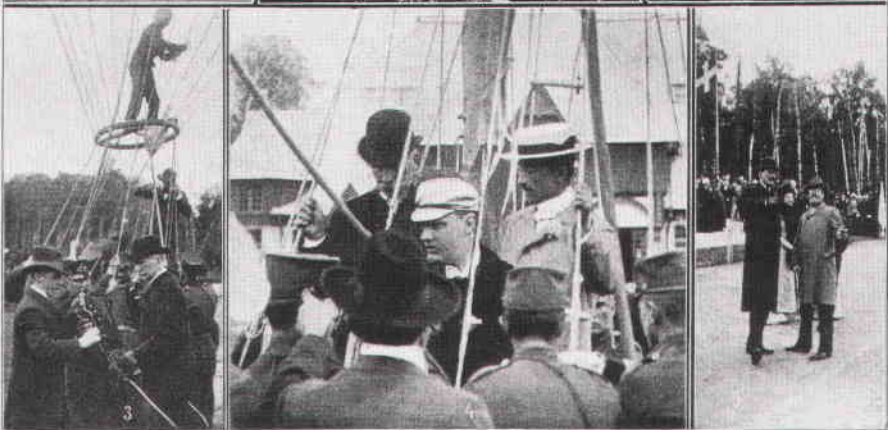
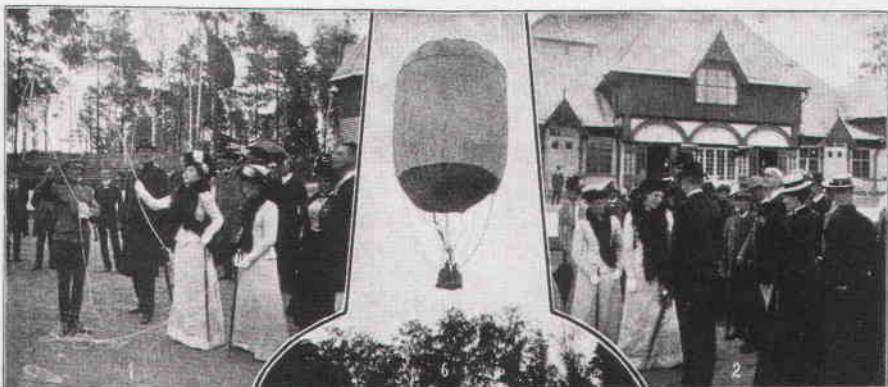
LÖRDAGEN DEN 9 AUGUSTI 1902.

15:DE ÅRG.

REDAKTÖR OCH STYRFÅRDE  
FRITHIOF HELLMERG  
FRÖNA SÖNNER  
JOHAN NÖBBLING

PRAKTUPPLAGAN

PRIS PR ÅR KR. 5.00  
UTKOMMER HVARJE LÖRDAG  
STYCKPRIS  
10 ÖRE KUNGL. BOKHÅNDELSTYCKEN



THYRA, BALLONGEN "SVENSKES" UPPSTIGNING I IDROTTPARKEN. FOTO FÖR IDUN AF A. BLOMBERG.

1. PRINCESSAN INGEBORG OCH BALLONGEN SAMT HURON ETT HUR I FLAGGLINAN. 2. PRINCESSANS UPPSTIGNING OCH TYRA BASTILL MED KATTEN F. UGGE. 3. FÖRHÖRDELAUR TILL UPPSTIGNINGEN. 4. FÖRHÖRDELAUR BALLONGENS KONTROLLÖRDA INOMHÅR OCH SVANEN OCH BÄTTEN F. UGGE. 5. DE TRE HELTÄRARN I FÄNDE KAPTEJNENS UGGE OCH SVANEN HURON SAMT HURONENS FÖRETRÄDARE I IDROTTPARKEN. 6. HURONENS UPPSTIGNING FÖRAN UPPSTIGNINGEN. 7. HURONEN OCH HURONENS FÖRETRÄDARE I IDROTTPARKEN. 8. SVANENS UPPSTIGNING FÖRAN UPPSTIGNINGEN. 9. SVANENS UPPSTIGNING FÖRAN UPPSTIGNINGEN. 10. SVANENS UPPSTIGNING FÖRAN UPPSTIGNINGEN.

Första sidan i Idun lördagen den 9 augusti 1902 med Anton Blomberg's bildreportage från avfärden. Foto Kungliga biblioteket.

Höger sida: Prinsessan Ingeborg döper ballongen till "Svenske" genom ett ryck i flagglinan. Prins Carl till vänster om henne och prinsessan Thyra till höger. Foto Oscar Halldin 1902. SSM.

fotografiska bilden för fylliga bildreportage i en helt annan utsträckning än vad dagstidningarna då hade möjlighet till.

Avfärden som skedde på eftermiddagen gick utan några missöden och ballongen fördes med västliga vindar bort över Östersjön och Rigabukten.

Efter drygt 14 timmar genomför de en våldsamt landning 5 mil öster om Novgorod i Ryssland. Den flygna sträckan beräknades till över 75 mil – den dittills längsta ballongfärden från Sverige.

Med "Svenske" görs ytterligare två långfärder innan den i början av år 1903, i samband med gaspåfyllning, sliter sig och försvinner utan spår. Därefter

byggs en ny ballong med samma cylinderform som döps till "Svenske II".

Under 1904 och 1905 företar Hans Fränkel ännu några långturer. Han gör det med Aeronautiska Sällskapets nya ballong "Andrée". Den långfärd han gör den 18 december 1905 får en romantisk final. Efter sex timmars färd landar ballongen på ön Ösel utanför Estland. Där möter han nästan omgående en ung kvinna som han förälskar sig i och kort därefter friar till. Deras dotter Barbro Fränkel skänkte för några år sedan flera fotografier till Stadsmuseet från faderns första färd med "Svenske".

