

Tidiga postflygningar mellan Sverige och USA

Av Fredrik Ydell

När flygaren och svenskättlingen Charles Lindbergh den 20-21 maj 1927 flög över Atlanten som den förste ensamflygaren inspirerade hans bragd många andra flygare runt om i världen. Bland dessa fanns en amerikan och en svensk. Båda drömde om att utforska möjligheten att starta en reguljär flygrutt mellan Sverige och USA. Denna artikel kommer att handla om dem och deras tapp-ra försök att flyga mellan länderna. Amerikanen Bert Hassell (1893-1974) flög från USA 1928 medan svensken Albin Ahrenberg (1889-1968) flög från Sverige 1929.

Rockford-Stockholm 1928

I oktober 1927 fick redaktör Barney Thompson på tidningen Rockford Daily Republic idén att man skulle genomföra en flygning från Rockford i USA (ca. 100 km nordväst om Chicago) till Stockholm. Tanken var att sätta den lilla staden Rockford på världskartan på samma sätt som Charles Lindbergh hade gjort med St. Louis, när han flög över Atlanten i flygplanet "Spirit of St. Louis". Redaktören berättade om utmaningen för flygaren Bert "Fish" Hassell och denne åtog sig uppdraget att bli förstepilot. Han hade också haft samma tanke.

Orsaken till att Stockholm blev målet och att Bert Hassell accepterade utmaningen var att Hassell och hans familj hade nära släktingar i Sverige. Själv var han född i USA 1893. Hassells föräldrar kom dock från Sverige, modern från Karlstad och fadern från Örebro. Även Hassells fru hade svenska släktingar. Själv hade han varit i Sverige vid två tillfällen, när han var sex år gammal

FREDRIK YDELL är född i Danderyd 1967.

Han är ingenjör och civilekonom.

Ydell arbetar som projektledare vid marknadsundersökningsföretaget GfK i Lund. Han har publicerat ett stort antal artiklar om framför allt luftpost i nordiska filatelistiska tidskrifter samt i *Posttryttaren* 2002 och 2007. Ydell är medlem i SSPD sedan 1992 och numera styrelseledamot. Han är även styrelsemedlem i FIP:s kommission för Aerofilateli sedan 2007.

och vid de olympiska spelen i Stockholm 1912.

Bert Hassell hade lärt sig att flyga hos Glen Curtiss, rival till bröderna Wright, i Hammondsport i delstaten New York (ca. 500 km väster om Boston). Han hade tagit flygcertifikat 1914. Hassell hade fått sitt smeknamn, "Fish", när han kraschlandade med en Curtiss-flygbåt i Lake Michigan.

Innan första världskriget utbildade Hassell många flygare i Hammondsport och efter kriget övergick han till civila flygningar. Bland annat flög han med dagstidningar och var en av de första som flög med post i USA.

Rockford Daily Republic tillkännagav att flygningen till Stockholm skulle ske i maj 1928 och finansieras av en grupp svensk-amerikaner från Chicago. Hassells rutt skulle vara ungefär densamma som den norske upptäckaren Leif Eriksson hade haft på 1000-talet, fast åt motsatta hållet, från Labradorhalvön i östra Kanada till Grönland, Island och sedan Skandinavien. Denna rutt



Karta över Hassells (i röd färg) och Ahrenbergs (i svart färg) flygvägar 1928 och 1929. Faktisk flygsträcka = heldragen linje; planerad flygsträcka = prickad linje; vandring till fots = streckad linje.

Map of Hassell's (red colour) and Ahrenberg's (black colour) flight routes in 1928 and 1929. Actual flightpath = solid line; planned flightpath = dotted line; travel on foot = dashed line.

har två fördelar i jämförelse med Charles Lindberghs flygning. För det första, den tänkta rutten är betydligt kortare än om man flyger rakt över Atlanten som Charles Lindbergh gjorde. För det andra kunde landbaserade bensindepåer och radiostationer lätt byggas upp längs rutten. Just denna rutt kom att kallas för "The Great Circle Route" och används i stor utsträckning även vid dagens atlantflygningar.

Hassell valde att flyga med "Stinson Detroit", ett flygplan som hade visat sig

lämpligt för att frakta post och gods. Det var ett högvingat flygplan, ca. 10 m långt med ett vingspann på lite över 14 m och plats för 6 personer. Planet hade en 9-cylinders luftkyld motor på 200 hästkrafter.

Hassells vän Eddie Stinson (1894-1932) modifierade flygplanet efter Hassells specifikationer. Han byggde in en extra stor oljetank och även en extra bränsletank i kabinen, som gjorde att flygplanet kunde tanka ca. 3.000 liter bränsle.

Rockford Daily Republic utlyste en tävling om namnet på planet som blev "Greater Rockford". Planet målades i gult och blått för att likna den svenska flaggan.

Andrepiloten utsedd

Hassell valde Parker "Shorty" Cramer (1896-1931) som sin andrepilot. Denne hade också lärt sig att flyga i Hammondsport. Cramer var en före detta civilflygare från Pennsylvani-

nia och anställd hos Civil Aeronautics Authority (CAA). Hassell visste att Cramer var en mycket erfaren pilot och genom hans anställning hos CAA skulle det inte bli några problem med flygningen från myndigheternas sida. Som mekaniker valde Hassell ut Elmer Etes (1901-1986) från Stillman Valley i Illinois.

Medan Eddie Stinson byggde om Greater Rockford förberedde Hassell flygningen. Han ändrade sina planer på en non-stop-flygning och bestämde sig för att göra en mellanlandning på Grönland för bränslepåfyllning och för att få möjlighet till reparationer. Hassell kontaktade polarforskaren, professor William Hobbs (1864-1952) från University of Michigan, som planerade sin tredje expedition till Grönland under sommaren 1928. Han bad honom att ordna en landningsbana nära sin expeditionsbas vid Söndre Strömfjord vilket Hobbs gick med på.

Den ursprungliga planen var att Hassell, Cramer och Etes alla skulle följa med på flygningen, men eftersom kommunikationsradion var oväntat tung, ändrades planen. En ledsen Etes fick åka båt som assistent till William Hobbs istället. Men som det skulle visa sig senare var detta mycket tursamt.

Krasch vid starten

Till slut var Greater Rockford flygfärdigt. En entusiastisk åskådarmassa hade samlats vid Rockfords Machesney Airport tidigt på morgonen den 26 juli 1928. Flygplatsägaren Fred Machesney hade förlängt och specialpreparerat startbanan, som var gjord av gräs, just för detta tillfälle. Hurrarop hördes när Hassell och Cramer gjorde sig i ordning för start. De hade en resa på över 6.500 km framför sig med ett plan som hade en maxhastighet på 160 km i timmen.

I slutet av startbanan fanns en flod som flygarna precis lyckades undvika vid starten, men istället kraschade de på ett majsält. Flygplanet var för tungt lastat och orkade inte lyfta ordentligt. Flygningen kunde onekligen ha börjat bättre.

Flygplanet blev skadat vid kraschen var-

för Stinson fick reparera det, vilket han gjorde på rekordtid. Under tiden passade Hassell på att förändra flygrutten. Ytterligare ett uppehåll för tankning lades in, så att de kunde starta med mindre bränsle och på så sätt göra planet lättare. Det extrainlagda uppehållet skulle göras i Cochrane i delstaten Ontario i östra Kanada.

Nytt startförsök

Den 16 augusti gjorde Hassell och Cramer ett nytt startförsök. De lyfte inför ca 10.000 personer och flög norrut från Rockford till Cochrane. Vädret var besvärligt på grund av dimma, men planet lättade enkelt och elegant. Vid starten ledsagades det av fem andra flygplan, som en hyllning till piloterna. Efter sex timmar och 45 minuter och ca. 1.300 kilometers flygning landade de i Cochrane tidigt på morgonen den 17 augusti, efter att ha kretsat ett par varv runt staden. Piloterna fick ett entusiastiskt mottagande av invånarna. Flygningen hade gått bra med den första delen i bra väder medan de sista ca. 500 kilometrerna skedde i storm med åskbyar.

Bränslepåfyllning och förberedelser för nästa etapp till Grönland gjordes omedelbart efter landningen. Piloterna kunde dock inte starta förrän dagen efter på grund av regn.

Den 18 augusti startade de mot nästa uppehåll för tankning på Grönland, ca 2.500 km bort. William Hobbs hade via radion meddelat att de kunde förvänta sig bra väder när de hade passerat Grönlandskusten. Men om han hade fel, hur skulle de då lyckas finna den korta landningsbanan vid Söndre Strömfjord på Grönland?

Flygplanet försvunnet

Enligt ett radiomeddelande två timmar efter starten passerade flygplanet Fort Rupert, en ort vid Hudson Bay i norra Quebec. På söndagsmorgonen sågs flygplanet över Eyselake på Labradorhalvön. Sedan blev det tyst och inga radorapporter hördes. Ingen längs Atlantkusten hade sett flygplanet.

Inom ett dygn hade Kanadas regering gått ut med en uppmaning till pälsjägare, missionärer, flygare, den beridna polisen samt allmänheten att söka längs Labradorkusten, i förhoppning om att flygarna hade vänt och lyckats nödlända. USA:s regering anhöll om assistans vid letandet från Grönland, Danmark, Kanada och Newfoundland. Grönlandsstyrelsen beslöt att söka längs kusten och inne i fjordarna på Grönland, från boplatser till boplatser. Hobbs stod i radiokontakt med *New York Times*. Han lovade att meddela dem så fort han visste något nytt.

Man ansåg att piloterna kunde klara sig högst en timme om de nödländade i havet utanför Grönland, dels på grund av kyla och dels den höga sjön. Hade de lyckats nödlända på Grönland fanns det små chanser att lyckas på grund av kyla, snö, is och stormar. Mycket talade emot Hassell och Cramer.

Allt hopp ute

Tre dygn gick, en vecka gick, 10 dagar gick och fortfarande blev det inget resultat av sökandet. Ytterligare dagar gick och hoppet om att flygarna hade överlevt blev mindre och mindre för varje dygn. De flesta hade redan gett upp hoppet. Nu gick sökandet ut på att finna flygarna och få dem hem för en högtidlig begravning.

Vid 21-tiden den 2 september skickade dock professor Hobbs ett radiotelegram till *New York Times* med information om att Hassell och Cramer var räddade och befann sig på hans expeditiönsfartyg. Flygarna var fullständigt utmattade efter 14 dygns vandring i otillgänglig terräng, men de var välbehållna.

Nyheter om räddningen blev förstasidesnyhet i tidningen, och många andra tidningar i världen nästa morgon. Från *New York Times* ringde man även upp *Rockford Morning Star* som kunde meddela nyheten till Hassells och Cramers familjer.



Förstepiloten Bert Hassell framför *Greater Rockford*.

The first pilot Bert Hassell in front of *Greater Rockford*.

Photo courtesy of Midway Village & Museum Center, Rockford, Illinois.

Händelseförloppet

Vad hade egentligen hänt flygarna under de 14 dygnen och hur hade de lyckats klara sig? Vad hade hänt sedan söndagen den 19 augusti då Hassell och Cramer hade flugit hela natten efter starten mot Grönland?

Efter en ansträngande nattflygning i blindo fick piloterna se solen gå upp och de räknade ut att det var över 100 km kvar till den grönländska kusten. De började spana efter Söndre Strömfjord men upptäckte att bränslet var nästan slut. Samtidigt identifierade de glaciären Frederikshåb och förstod att de låg på fel kurs och att de var långt från kusten och landningsbanan. På grund av den felaktiga kursen hade de flugit in över Grönland vid Fiskenäset, ca. 300 km söder om Söndre Strömfjord. Eftersom bränslet höll på att ta slut måste de nödlända omgående. Men att finna en bra landningsplats var inte helt enkelt. Glaciärisen

under dem var knölig och gick inte att landa på. Den hade stora sprickor som man lätt skulle kunna fastna i och då skulle planet brytas sönder.

Samtliga bränslemätare visade noll, när Hassell svängde 60 grader och flög mot nordost bort från glaciären och mot istäcket på jämn mark, i ett försök att finna en bra landningsplats. Motorn hostade kraftigt när flygplanet gled in mot en mjuk trehjulslandning. "Jag har aldrig gjort en bättre landning i mitt liv än denna. Vi lyckades landa på istäcket", berättade Hassell vid ett senare tillfälle. Otroligt nog hade han lyckats landa planet utan att skada något, men vad skulle de göra nu? De befann sig på den grönländska isen utan bränsle och utan möjlighet att kommunicera.

Även om vädret var bra var de nere på isen och många mil ifrån målet. Före flygningen hade de inte tänkt över vad de borde ha med sig om de skulle behöva nödlanda. De hade dock en pistol, ett gevär med några patroner, en jaktkniv, tändstickor, en bunt med gamla väderleksrapporter som kunde användas till en brasa, en karta över Grönland och en plåtburk med fem kilo torkat oxkött. De tog på sig stövlarna och anorakerna, men de hade inga handskar eller vantar, och gjorde sig beredda på att gå västerut mot bergen som låg mellan dem och Söndre Strömfjord. Sedan låste de flygplanets dörrar. De förväntade sig att nå fjorden på ett par dagar, hämta bränsle, komma tillbaka och därefter fortsätta flygresan mot Stockholm.

Hassell hade en gång träffat den store arktiske upptäckaren Knud Rasmussen, som hade sagt till honom: "Om du måste gå, gå i medvind. Vinden på istäcket flyter precis som osynligt vatten ut mot havet. Med vinden i ryggen har man den kortaste vägen mot kusten". Detta råd och Cramers skinn-anorak räddade troligen deras liv. Hassells anorak var gjord av ull medan Cramers var gjord av renskinn med järvskinnskant, en present från en annan arktisk flygexpert, Ben Eielson. Cramer och Hassell delade på skinnanoraken när de kröp ihop för att värma sig eller när de skulle försöka sova under

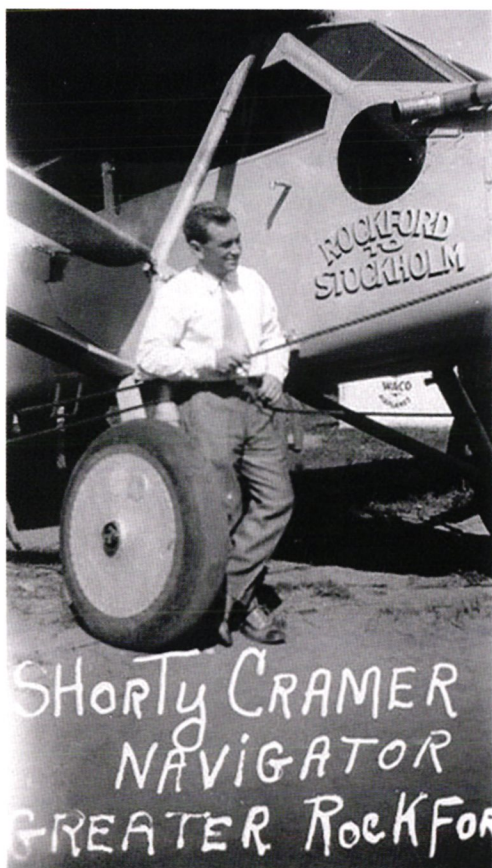
de korta arktiska sommarnätterna.

Deras Grönlandskarta visade att de hade underskattat distansen till fjorden, där Hobbs expedition befann sig. De pulsade fram i snö dag efter dag. Isen under snön rörde sig, skakade och knakade. Flera gånger varje dag fick de gå stora omvägar på grund av djupa issprickor. Bergen vid horisonten tycktes aldrig komma närmare. Efter sju dagar lämnade de glaciären bakom sig och tog de första stegen på tundran, där de i alla fall kunde göra upp en brasa av mossor så att de kunde värma sina händer. Cramer fick hög feber men han kämpade beslutsamt vidare utan att klaga. "Cramer var en riktigt

Andrepiloten Parker Cramer framför *Greater Rockford*.

The co-pilot Parker Cramer in front of *Greater Rockford*.

Photo courtesy of Midway Village & Museum Center, Rockford, Illinois.



tapper man vars kraft hjälpte oss båda att komma igenom denna fruktansvärda pärs”, har Hassell berättat senare.

Under den elfte dagen nådde de äntligen bergen. De räknade ut att de hade ytterligare ca. 80 km att gå. När de kom upp på bergen upptäckte de nästa stora problem – i varje dalgång som de måste ta sig över fanns vattendrag med iskallt vatten. De tog av sig kläderna och försökte hålla geväret, kläderna och maten torra medan de simmande tog sig över. Kläderna blev våta och aldrig helt torra. Under dag tretton kom de till slut fram till låglänt terräng, men upptäckte omedelbart lös sand. Cramer var nära att fastna i sanden men Hassell lyckades få loss honom genom att sträcka ut geväret och dra honom upp till fast mark.

Under hela den långa vandringen var de noga med att hålla reda på dagarna. De visste att Hobbs expedition skulle fara hem omkring den 1 september. Om detta skedde fanns det inte mycket hopp kvar för dem utan de skulle bli övergivna.

Denna dag låg de uppe på ett bergskrön och funderade på om de skulle fortsätta mot Hobbs läger eller vända västerut mot bebodda platser vid Holsteinburg, ca. 50 km söder om Söndre Strömfjord. Efter en natts sömn och mycket grubblande bestämde de sig för att gå mot Hobbs expeditionsläger och hoppades på att detta var kvar.

Efter ytterligare strapatser kom de till slut fram till stranden av vad de trodde var en insjö. Men vattnet var salt och de antog därför att det måste vara Söndre Strömfjord. Men var fanns Hobbs expeditionsläger?

I Hobbs läger hade man förtvivlat letat i skyn efter flygarna och lyssnat i radion efter minsta spår av dem. *New York Times* hörde av sig via radion två gånger om dagen med frågor om de försvunna flygarna. Efter två veckor var professor Hobbs säker på att flygarna var försvunna och de gjorde sig beredda att åka hem. Just då kom några eskimåer till Hobbs basläger och berättade att ”Vita män röker på andra sidan av fjorden”. Detta avfärdade Hobbs som fantasier. Men Elmer Etes hörde vad eskimåerna berättade

och tillsammans med Duncan Stewart, en annan person från Hobbs expedition, kasta- de han sig i en liten båt med utombordsmotor och for över den upprörda fjorden.

Piloterna räddade

Cramer och Hassell hade mer eller mindre förlorat allt hopp. När de såg en eskimåkajak trodde de att hjälp var på väg, men deras hopp ändrades till förtvivlan när de såg kajaken försvinna ur sikte. Strax därefter hörde de plötsligt det typiska ljudet från en tvåtaktsmotor. De stapplade upp på en sanddyn och kunde se en motorbåt komma rakt emot dem. Deras vän Etes stod längst fram och vinkade.

Räddarna hade med sig konserverade persikor, torkat kött och kaffe. Efter att ha stoppat i sig maten ville Hassell och Cramer gå ombord på båten, men Etes rekommenderade dem att vänta tills vinden hade mo- jnat. De höga vågorna skulle kunna fylla den lilla båten, som knappast var byggd för fyra personer. Det blev mörkt innan de begav sig tillbaka till lägret. Innan de kom fram signalerade Etes med sin ficklampa: ”Hassell och Cramer är räddade och med ombord”. Innan de hade hunnit fram hade nyheten om deras räddning redan nått ut via radiotelegrafen.

Post från USA

Professor Hobbs berättade för *Svenska Dagbladet*, via telegram den 4 september, att bland det första Hassell gjorde när han kom ombord på expeditionsfartyget var att lämna över ”de första brev, som har ankommit hit per flygpost från USA”. Enligt artiklar som skrivits om denna flygning skulle det ha rört sig om tio brev, som Hassell senare tog med sig hem till Rockford.

Enligt Hassell själv hade han tagit med sig en liten säck med post, men större delen av posten lämnades kvar i planet. Det var bland annat brev till Gustaf V och den svenske kronprinsen från den svenska föreningen i Rockford. Det fanns också en stor pergamentrulle till de svenska scouterna



Ett av breven som medföljt från Rockford den 16 augusti 1928 mot Stockholm.
Samtliga 10 brev ankomststämplades i Rockford den 18 oktober 1928, när piloterna var tillbaka i USA.

One of the letters on board the flight from Rockford on 16th August 1928 towards Stockholm.
All 10 letters were postmarked on arrival in Rockford on 18th October 1928,
when the pilots were back in the United States.

från deras amerikanska vänner. Med sig från planet tog han också flera brev till sina nära släktingar i Sverige. Hassells mor hade skickat några brev till sin syster i Karlstad och Hassells fru hade skickat med brev till sina farbröder i Falköping.

Samtliga tio brev som Hassell hade med sig tillbaka till Rockford har Bert Hassell och Parker Cramer signerat. Breven har även signerats av postmästaren i Rockford, Arthur L. Johnson. De stämplades i Rockford den 18 oktober 1928 och var frankerade med ett amerikanskt luftpostfrimärke av värdet 5 cent eller 8 cent.

De försändelser som Hassell tog med sig till sina släktingar har aldrig varit ute på samlarmarknaden. De har med all säkerhet inga igenkänningstecken, eftersom de var privata och därför svåra att identifiera. Inte heller den post som lämnades kvar i flygplanet har kommit till rätta. Troligen förstördes den under årens lopp på den grönländska isen. Det enda filatelistiska minnet från denna flygning är således de tio brev som

Hassell fick ankomststämplade i Rockford. Dessa känner man igen på de tre autograferna. Av de tio breven finns det idag uppskattningsvis tre eller fyra kända på samlarhänder.

Hobbs expedition reser hem

Hassell, Cramer och Etes fick ge upp hoppet om att rädda Greater Rockford för tillfället. De fick istället hjälpa till med att packa ihop Hobbs expedition som skulle bege sig hem den 3 september. Allt lastades i slupen *Nakuak*, som myndigheterna hade lånat ut till expeditionen: radioanläggningar, generatorer, meteorologiska instrument, skrivmaskiner, pärmar, kontorsmateriel och livsmedel. *Nakuak*, som betyder sjunkande berg, skulle ta expeditionen söderut längs kusten till staden Godthaab, med ett stopp vid Sukkertoppen.

Halvvägs till Sukkertoppen, när de flesta hade lyckats somna i sina sovsäckar, blev de väckta av ett gnislande och krasande ljud.

Slupen hade gått på grund och höll snabbt på att sjunka. Kaptenen ändrade omedelbart kurs och kunde ta båten in till land genom att undvika två stora stenblock. Han skickade en besättningsman i en kajak för att få hjälp i byn Kangaamiut. Övriga fick hjälp till med att bära iland allt materiel.

Från byn anlände snabbt en räddningsbåt, *Nipisak*. Då hade redan *Nakuak* sjunkit. Sedan allt lastats ombord på räddningsbåten, påbörjades den nästan 200 km långa sjöresan till Godthaab. Inte långt efter starten började motorn att krångla. Efter fyra timmar lyckades man dock reparera motorn och kom fram till Godthaabs hamn vid sjutiden på morgonen den 10 september.

När de kom fram fick de se fraktbåten *Fulton* i Godthaabs hamn, vilken snart skulle avgå till Köpenhamn via Ivigtut. Då kapten Almsted erbjöd dem att följa med tackade de omedelbart ja.

Piloterna till Köpenhamn och Sverige

Den 26 september ankom Hassell och Cramer till Köpenhamn. Med på båten fanns även Hobbs samt två deltagare från hans expedition. Hassell hälsades välkommen på engelska men svarade på svenska. Bland annat lovade han att göra ett nytt försök nästa år med samma typ av flygplan.

Hassell och Cramer fortsatte därefter till Sverige. Hassell besökte sina släktingar i Falköping och Karlstad den 28-29 september. Även Stockholm fick en visit av Hassell den 30 september, innan han tog tåget till Köpenhamn på kvällen. Den 4 oktober reste han från Köpenhamn med ångaren *Fredrik VIII* tillbaka till USA.

Epilog

När USA gick med i andra världskriget kallades Hassell in i US Army Air Forces som ansvarig för baserna i Labrador och på Grönland. Då kunde han observera att militärplanen använde sig av "The Great Circle Route" när de flög till Europa.

En dag 1944 kom en upphetsad spaningspilot in på Hassells kontor på flygba-

sen i Goose Bay vid Labradorkusten. "Jag måste få använda ditt mörkrum. Vi har tagit en bild på något otroligt på den grönländska isen. Det är ett gammalt plan, som ligger upp och ner!" Hassell replikerade: "Det hade du också gjort om du varit där ute i 16 år. Det är mitt gamla plan, Greater Rockford".

År 1967, när Hassell var 74 år, uppsöktes han av piloten Robert Carlin, som ville träffa honom för att samtala och måla en tavla av Greater Rockford. Han frågade Hassell vad som hade hänt med planet. Hassells dotter, Mary Hassell, som var med vid mötet sade att det fortfarande var kvar uppe på isen. Robert Carlin föreslog då att de skulle bärga planet.

Hassell var dock inte speciellt entusiastisk eftersom det tidigare hade gjorts försök att bärga planet utan att man lyckats. Det amerikanska flygvapnet ville inte vara med eftersom det kunde bli ifrågasatt att man använde skattepengar för att transportera hem ett privatplan.

Robert Carlin gav dock inte upp. Han fick ihop pengar till bärgningen. Bland annat var den danske kungen en av sponsorererna. Den 11 september 1968 lyftes Greater Rockford från isen av en Sikorsky-helikopter från Greenlandair. Närvarande var bland andra Hassells son Vic och Cramers bror Bill.

I juni 1969 kom Greater Rockford tillbaka till Rockford, lastat i ett annat plan. Innan landningen på flygplatsen, The Greater Rockford Airport, gjordes en "touch down" på den gamla flygplatsen, Machesney Airport, som en hyllning till flygplanet som kommit hem efter mer än 40 år. Bland åskådarna på The Greater Rockford Airport fanns Bert "Fish" Hassell, Elmer Etes, Fred Machesney och Parker Cramers son Bill.

Efter hemkomsten visades flygplanet upp på olika platser, men under årens lopp uteblev behövliga reparationer. 1978 startade ett omfattande reparationsarbete, som höll på i ungefär 10 år. Den 26 juni 1988 var allt klart och flygplanet hade återfått sin forna glans. Det ställdes därefter ut permanent på Midway Village and Museum Center i



Bert Hassells och Parker Cramers flygplan finns att beskåda på Midway Village & Museum Center i Rockford, Illinois, USA.

Bert Hassell's and Parker Cramer's aeroplane can be seen at the Midway Village & Museum Center in Rockford, Illinois, USA. Photo courtesy of Midway Village & Museum Center, Rockford, Illinois.

Rockford, där det än idag finns att beskåda.

Det kan avslutningsvis nämnas att Bert Hassell avled den 12 september 1974. Parker Cramer omkom i en flygolycka redan 1931.

Svenska Atlantflygningen 1929

Vid framkomsten till Köpenhamn intervjuades Hassell av journalister. Han var då övertygad om att framtiden för den reguljära flygtrafiken över Atlanten låg i att följa samma rutt som han själv försökt sig på. Alltså över Grönland och Island. Huvudskälet var att man då inte behövde flyga över öppet hav lika länge som om man flög direkt mellan USA och Europa (t.ex. från USA till Irland), samtidigt som man kunde ha bensin- och reparationsdepåer längs flygrutten. Därmed behövde inte planen ta med så mycket bränsle och kunde istället ta med passagerare, gods och post. Han skulle själv försöka året därpå, hävdade han. Nu blev dock detta inte av.

Samma tanke som Hassell hade även en svensk, Albin Ahrenberg. Han hade också fått sin idé från Charles Lindberghs flygning över Atlanten. Men han ville flyga åt andra hållet, från Sverige till USA, via Island och Grönland. Det kom dock att dröja till mitten av 1929 innan han genomförde sin idé. Även denna flygning blev dramatisk.

Albin Ahrenberg föddes 1889 i ett litet båtsmanstorp i Arby, 15 km sydväst om Kalmar. Han började som skeppsgosse i flottan och tjänstgjorde sedan som torpedstyrman. År 1919 tog han sitt flygcertifikat och blev styrman inom marinflyget.

Ahrenberg startade en flygskola i Malmö 1923 och var med vid starten av flygbolaget AB Aerotransport, som senare blev den svenska delen av SAS. Han var flygarkollega med den senare så beryktade nazistpampen Hermann Göring, som var postflygare i Sverige på 1920-talet. Under många år genomförde Ahrenberg rundresor i Sverige och erbjöd allmänheten att följa med på en flygtur runt hembygden. Han slutade att flyga 1955 och ägnade sig därefter åt sin herrgård Baldersnäs i Dals Långed. Han avled 1968, nära 80 år gammal.

Efter Charles Lindberghs nonstopflygning från New York till Paris i maj 1927 började Albin Ahrenberg fundera på kommersiella reguljära flygningar över Atlanten. Problemet var att planen som flög över Atlanten vid denna tid inte hade någon möjlighet att ta med sig gods eller passagerare. Allt utrymme i planen behövdes för bränsle, om man ville flyga non-stop över Atlanten. Men gjorde man ett antal uppehåll på vägen för bränslepåfyllning och reparationer kunde man ta med sig både gods och passagerare och på så sätt få ekonomi på flygningarna. Annat som måste göras var samordning av väderlekstjänster, organisering av radioförbindelser och framtagnings av modernare flygplan med motorer som kunde tåla den arktiska kylan. Men det viktigaste av allt var startkapital.

Även Ahrenberg menade att det enklaste och bästa sättet att flyga till USA var att utnyttja "The Great Circle Route" som blivit synonymt med "The Viking Trail", alltså längs samma rutt som Hassell och Cramer försökte följa 1928, med mellanlandning på Island och Grönland.

Men innan man kunde starta reguljära flygningar över Atlanten krävdes det mycket förberedelser. Man måste bygga bränsledepåer, ha möjlighet till reparationer och skaffa reservmaterial. Detta skulle göras på såda-

na platser där ingen erfarenhet av detta fanns. Albin Ahrenberg hade heller ingen kunskap om var det var bäst att ha start- och landningsplatser på Island och Grönland. Efter att ha rådfrågat experter fick han rådet att genomföra en försöksflygning och själv komma fram till var de bästa start- och landningsplatserna fanns.

Postverket delfinansierar flygningen

Albin Ahrenberg började med att försöka skaffa startkapital; han hade inga egna pengar för sin försöksflygning. Efter att ha sagt nej till ca. 100.000 kr från en amerikanska, eftersom hon ställde som villkor att få

följa med på flygningen, började pengarna komma in från hans vänner. Pengar till flygplanet fick han av finansmannen Tage Cervin (1892-1971). Han fick även *Svenska Dagbladet* som sponsor med ensamrätt till intervjuer.

Postverket gick med på att 20 kr i överfrankering för varje medföljande brev skulle tillfalla Ahrenberg. Även godspaket skulle få medfölja. Fraktföretag fick erbjudande att skicka med gods för 1.000 kr per kg eller mera. Vissa företag betalade tre till fyra gånger mer per kg. Även en hel del anonyma privatpersoner skänkte pengar till honom. Det fattades dock fortfarande ganska mycket.

Till den Svenska Atlantflygningen den 9 juni 1929 hade ett specialkuvert tagits fram.
Bilden på kuvertet visar piloterna Albin Ahrenberg och Axel Flodén.

A special envelope had been produced for the Swedish Atlantic flight on 9th June 1929.
The picture on the envelope shows the pilots Albin Ahrenberg and Axel Flodén.

After 5 days return
to

SVENSKA ATLANTFLYGNINGEN



Albin Ahrenberg Axel Flodén

FIRST TRIAL-FLIGHT
STOCKHOLM—NEW YORK
1929.

En dag mötte Albin Ahrenberg sin gamle flygarelev och dåvarande löjtnanten Axel Flodén. Denne frågade hur insamlingen av pengarna gick och hur mycket som fattades. "Sisådär 60.000 kr", svarade Ahrenberg. "Det kan du få av mig" svarade Axel Flodén helt lugnt, "om jag får komma med som andrepilot." Ahrenberg tackade ja direkt. Nu hade han fått in resterande pengar och samtidigt en mycket kompetent andrepilot.

Ahrenberg hade redan vid de första tankarna på en atlantflygning planerat att ha med en radiotelegrafist och en flygmekaniker, förutom en andrepilot. Han hade redan namnen på de tilltänkta personerna men ville inte fråga dem alltför tidigt före flygningen. Men redan några dagar efter att det blivit känt att han skulle genomföra en försöksflygning ringde radiotelegrafisten Robert Ljunglund och ställde sig till förfogande. Som flygmekaniker valde Ahrenberg Sigurd Malm, som hade hjälpt honom tidigare. Malm följde dock inte med på premiärflygningen. Han åkte båt över till New York för att ta emot planet och ordna eventuella reparationer inför tillbakaflygningen.

När pengarna var anskaffade och besättningen utsedd gällde det att detaljplanera hela flygningen. Den definitiva färdrutten skulle fastställas, mellanlandningsplatserna och deras utrustning skulle göras iordning, bensinlager införskaffas, samordning ske av väderlekstjänsterna och radiotrafiken. Allt måste göras minutiöst noggrant.

Det fanns två tänkbara flygrutter, men efter vissa diskussioner valde man den kortaste vägen med ett mindre antal uppehåll. Rutten blev från Stockholm till Bergen och sedan vidare till Reykjavik. Därifrån skulle flygningen fortsätta till Ivigtut på södra Grönland och vidare till Anticostiön, söder om Labrador, för att avslutas i New York. På sträckan Ivigtut-Anticostiön lades en reservdepå för bränsle upp på en plats vid namn Rigolet (ca. 500 km norr om ön) vid Labradorkusten. På respektive mellanlandningsplats ordnades med mekanikerhjälp från den lokala befolkningen och samordning av väderlekstjänsterna på respektive plats.

Junker W 33

När det gällde själva flygplanet var typen given på förhand. Det var ett Junker-plan som skulle användas, ett plan som skräddarsytts hos Junkerfabriken i Dessau efter Ahrenbergs önskemål. Flygplanstypen var robust och enkel till konstruktionen. Den kunde förses med pontoner, i detta fall en nödvändighet. En starkt bidragande faktor var att Albin Ahrenberg hade flugit Junker sedan 1921. Junkerplanen var byggda i duraluminium och de behövde inte stå i en hangar natetid vilket var lämpligt för flygningar i arktiska områden. Valet föll därför på en Junker W 33 med pontoner. Standardmotorn på 300 hk byttes ut mot en starkare på 360 hk. Med den nya motorn kunde planet flyga i ca. 180 km/h och hålla sig uppe i luften ungefär sju timmar. Flygplanet döptes till "Sverige" och fick SE-ABX som officiell beteckning av luftfartsstyrelsen. På flygplanskroppen målades texten "Sverige Air Mail Stockholm-New York-Stockholm".

Det visade sig att motorn inte var den bästa för just denna flygning, trots att Junkers ledning lovat att allt skulle fungera. Eftersom flygningen skulle genomföras i kallt väder måste motorn byggas om en hel del. Detta medförde problem med kompressionen, bränslet, tändstiften, kylningen och bensinpumpen. Trots dessa modifieringar blev motorn atlantflygningens akilleshäla.

Under den första veckan i juni 1929 var alla förberedelser klara och flygarna inväntade bara lämpligt flygväder. Den 8 juni visade väderleksprognosen att de närmaste dagarna skulle bjuda på bra flygväder. Det bestämdes därför att starten skulle ske nästa morgon kl. 6.00 från sjöflygplatsen Lindarängen intill nuvarande Frihamnen i Stockholm. Besättningen samlades kl. 5.00 för att starten skulle kunna ske utan åskådare. Avfärden kunde dock inte hemlighållas. När besättningen anlände till Lindarängen fanns det redan fullt med folk som ville säga adjö och önska lycka till.

Tidtabellen för flygningen var följande: start från Stockholm den 9 juni kl. 6.00 med

landning i Bergen kl. 11.00. Nästa etapp från Bergen till Reykjavik skulle påbörjas kl. 13.00 och landning ske kl. 23.00. Efter två timmars uppehåll på Island skulle planet lyfta mot Grönland kl. 1.00 den 10 juni. Landningen skulle ske i Ivigtut kl. 11.00. Efter ytterligare två timmars uppehåll och översyn av planet skulle man starta mot Anticostiön. Kl. 2.00 på natten den 11 juni skall man ankomma dit. Därifrån skulle man flyga direkt till New York, där planet skulle landa kl 17.00. Denna tidtabell skulle visa sig vara alltför optimistisk.

Ytterligare två medföljande

Vid flygningen från Stockholm till Bergen fanns ytterligare två personer med ombord, förutom piloterna Albin Ahrenberg och Axel Flodén och radiotelegrafisten Robert Ljunglund. Den ene passageraren var den välkände radioreportern Sven Jerring, som rapporterade direkt från flygplanet. Detta var troligen första gången det var direkt-sändning i radio från ett svenskt flygplan. Den andre var bankiren Tage Cervin, som finansierat flygplansinköpet. Som en parentes kan nämnas att han satt på postsäcken hela vägen till Bergen. Jerring och Cervin följde bara med till Bergen.

Posten var det sista som anlände före starten. Kl. 5.45 kom postbilen med en säck som var förseglad med postverkets sigill. Förutom postsäcken medföljde också ett 20-tal paket med olika reklamprodukter.

Starten skedde kl. 6.01 inför ca. 10.000 personer, på ett spegelblankt Lilla Värtan. Bristen på vind gjorde att det tungt lastade flygplanet hade problem att lyfta. Lösningen blev att man lät följeplanet, som skulle ta Jerring och Cervin tillbaka från Bergen, starta framför "Sverige" med motorn på full gas. På så sätt uppstod ett vinddrag mot Ahrenbergs flygplan och detta gjorde att lyftkraften förbättrades så att planet kunde lyfta. Manövern tog dock ganska lång tid och helt plötsligt var flygplanet framme vid Lidingöbron. Att flyga över bron var inte att tänka på. Ahrenberg fattade ett snabbt beslut och flög under bron istället. En farlig

och vågad start men nu var planet i alla fall på väg.

Efter en kort mellanlandning i Karlstad, där följeplanet måste tankas, fortsatte flygningen till Bergen. Men innan Ahrenberg kom dit fick han motorstopp på 3.000 meters höjd, eftersom bensinen inte kom fram till motorn. Efter en farlig, men dock medveten störtdykning för att få vinddraget att sätta fart på propellern, startade emellertid motorn på ca. 800 meters höjd. Några minuter före klockan 12 landade Ahrenberg i Bergen.

Island nästa etapp

Redan ett par timmar senare, kl. 14.50, startade Ahrenberg från Bergen. Nu var målet Island. Ahrenberg ville gärna komma dit före midnatt. Flygplanet höll emellertid en hastighet av endast 105 km/h mot förväntade 135 km/h, beroende på den hårda motvinden. Men efter att ha passerat Färöarna gick man ner på lägre höjd och hastigheten kunde höjas till 120 km/h.

När det var några timmar kvar till landningen på Island fick man problem med bränslet. Ahrenberg blev chockad när han såg att bränslet hade minskat betydligt mer än vad som var förutsett. De borde haft bränsle för minst sex timmars flygning kvar, men nu återstod bränsle för endast två timmar och de hade minst 1½ timmes flygning kvar till Reykjavik. Eftersom varvtalet var högre än beräknat hade motorn dragit betydligt mer bränsle än förväntat. Till slut fick man Island i sikte. Då stod bränslemätaren på noll, varför reservtanken på 40 liter måste användas.

Ahrenberg gjorde sig redo för en nödlandning intill fartyget *Magnhild Bergen*, som låg en bra bit utanför kusten. Klockan var då ca. 1.00 på natten, svensk tid. Just när landningen skulle genomföras exploderade ett tändstift och motorn tappade ännu mer kraft. Landningen i de höga vågorna gick egendomligt nog förhållandevis bra. Några minuter före landningen skickades ett radiomeddelande till Reykjavik om var planet befann sig och att man behövde få ut bränsle



Vid mellanlandningen på Island tog piloterna emot 65 brev som skulle skickas från Island till USA. Dessa var frankerade med isländska frimärken.

During the stopover in Iceland, the pilots accepted 65 letters which were to be sent from Iceland to the United States. The postage on these was in Icelandic stamps.

och reservdelar med ett fartyg.

På morgonen nästa dag kom ytterligare ett fartyg fram till flygplanet. Det var *Odinn* vars kapten erbjöd sig att bogsera planet mot Reykjavik och mot fartyget som skickats ut med bränsle och reservdelar. Ahrenberg tackade ja till detta, även om bogseringen måste ske över öppet hav på en sträcka av ca 100 km. Vid Vestmannaöarna mötte de fartyget från Reykjavik. Efter byte av tändstift kunde flygresan fortsätta mot Reykjavik. Planet landade i Reykjavik den 10 juni kl. 21.48, svensk tid. Här fick man ett storartat mottagande.

Redan nästa morgon startade flygplanet mot Ivgutut på södra Grönland. Man måste dock återvända efter ca. en timme, eftersom det var för tungt lastat, och lossa 130 kg bränsle. Någon timme senare gjorde man ett nytt startförsök. Efter ca. 35 minuters flygning fick man dock problem med tändstiften och måste än en gång återvända till

Island. Efter byte av tändstift och propeller gjorde man en ny start kl. 18.15, men även denna gång fick man återvända, nu på grund av kylarläckage. Efter flera dagars arbete med motorn och flera startförsök, som alla misslyckades, kom de äntligen iväg. Men ca. 200 km från Island sprack kylaren och de måste återigen vända tillbaka.

På grund av alla problem med motorn beslöt Ahrenberg att be Junkers ledning att skicka upp en motorexpert från Dessau för att kontrollera motorn. Denne kom fram med fartyget *Dronning Alexandrine* efter drygt en vecka. Med på båten fanns också reservdelar och mer bränsle.

Starten mot Grönland

När motorexperten väl kommit fram kunde han snabbt konstatera att felet berodde på att olja och bränsle blandades i motorn. De måste därför skicka efter en ny motor från

Tyskland. Motorn kom fram den 8 juli och monterades snabbt in i flygplanet. Redan den 10 juli kunde Ahrenberg göra den första provturen med den nya motorn. Allt fungerade bra och det bestämdes att de skulle flyga mot Grönland samma dag. Flygningen mot Ivigtut startade 12.45, alltså ca. en månad efter starten från Stockholm.

Kl. 20.45 fick Robert Ljunglund förbindelse med Ivigtuts radio och 21.40 siktade de den grönländska kusten. Efter lite problem att orientera sig fann de säkra landmärken och ställde kursen mot Ivigtut. Men innan de kom fram råkade de vid midnatt ut för ett våldsamt oväder, som gjorde att planet kastades fram och tillbaka. Efter några kritiska minuter lyckades en heroiskt kämpande Ahrenberg få planet på rätt köl.

Allt ombord var i oreda och den ena pontonen hade delvis slagits sönder. Besättningsmännen blödde från ett flertal skador på olika delar av kroppen, dock inga livshotande. Ahrenberg lyckades med stor skicklighet och mycket tur landa planet på havsytan. Vid landningen kantrade dock planet och ganska mycket vatten kom in. Bland annat vattenskadades postsäcken. Landningen skedde cirka fem km från Ivigtut. Nästföljande dag lyckades de trots skadorna flyga den sista sträckan in till Ivigtut.

Efter några dagar i Ivigtut, där planet reparerades, påbörjades flygningen mot USA den 17 juli. Men redan efter en halvtimme var man tvungen att vända tillbaka eftersom radion inte fungerade.

Den 22 juli var vädret så pass bra att Ah-

Av de 1.269 försändelser som medföljde Ahrenbergs flygplan är idag endast två brev kända, vilka blivit vattenskadade vid olyckan utanför Grönland.

Of the 1,269 letters and parcels on board Ahrenberg's aeroplane, only two letters are known today which suffered water damage during the accident off Greenland.



renberg kunde göra ett nytt försök att starta. Men denna gång varade flygningen bara tre kvart innan man fick problem med ena vingen. En stor plåtbit hade lossnat och stod rakt upp. Detta medförde att hela planet vibrerade kraftigt. Återigen fick man flyga tillbaka till Ivigtut.

Nästa dag kom det ytterligare en storm. Då skadades bland annat sido- och skevningsrodren allvarligt. På pontonerna uppstod nya sprickor. Den nya motorn visade redan tecken på slitage och utmattning. Trots planets dåliga skick beslöt man att efter reparationer göra ett sista försök att komma fram till Labradors kust, som låg bara 900 km bort, den kortaste etappen på hela flygresan.

Nästan framme vid Labradors kust

Först den 3 augusti blev det lämpligt flygväder. Vid 12-tiden låg planet ute vid startbanan och starten påbörjades. Efter 1 timme och 10 minuter i luften mötte man ett nytt oväder samtidigt som det började brinna inne i planet. Branden släcktes snabbt och man försökte flyga runt ovädet. Detta lyckades dock inte. Dessutom skakade planet och motorn gick ojämnt.

Efter allt besvär med flygplanet och med oväder framför sig fattade nu Ahrenberg ett avgörande beslut. Han vågade inte riskera sitt och de andras liv. Han insåg att han måste ge upp och återvända till Grönland, trots att de var så nära att nå Labradors kust, där de skulle kunnat få hjälp med reservdelar. Två timmar och 10 minuter efter starten skickade han därför iväg ett telegram med följande budskap: "Vi vända. Vi kunde icke komma genom tjockan och kunna icke få förbindelse med radiostationen på Labradorkusten".

Men nu gällde det att flyga tillbaka till Grönland. Medvinden blev nu istället motvind. Efter ytterligare besvär med vädet på tillbakaresan lyckades man dock till slut nå Ivigtut efter ca. tre timmar.

Efter landningen i Ivigtut undersökte man planet och fann att bränsletanken hade lossnat och skulle ha kunnat ramla av när

som helst. Även propelleraxeln var så allvarligt skadad att propellern skulle ha kunnat lossna. Ahrenberg hade alltså haft tur i oturen.

Nu återstod det bara att transportera hem flygplanet och dem själva till Sverige. Ett fartyg med möjlighet att transportera hem flygplanet anlände efter ca. tre veckor. Fartyget skulle emellertid gå till Köpenhamn, men det var i alla fall en bra bit på väg.

Posten med fartyg till USA

Innan båten avgick gällde det att ta hand om posten. Att ta med den tillbaka till Sverige tyckte Ahrenberg var försmädligt. När han fick reda på att ett fartyg var på väg till Grönland med destination New York bestämde han att all post och övrigt gods skulle skickas med detta fartyg. På så sätt skulle i alla fall posten och godset komma fram till USA. Robert Ljunglund utsågs att följa med posten och godset. Fartyget till USA avgick en vecka senare än båten till Köpenhamn med flygplanet, Ahrenberg och Flodén.

I New York överlämnades posten direkt till det amerikanska postverket, som mötte med bil vid landgången och tog emot posten under stort ståhej. Samtliga försändelser ankomststämplades i New York den 11 september 1929. Detta var alltså ganska exakt tre månader efter starten från Stockholm.

För att finansiera en del av flygningen hade Ahrenberg som tidigare nämnts gjort en överenskommelse med Postverket att han fick ta ut 20 kr per 10 gram extra i luftposttillägg för varje brev som skulle skickas med flygningen. Hela beloppet skulle tillfalla honom. Förutom luftposttillägget fick brevskrivaren betala det ordinarie portot, 25 öre per 15 gram och eventuell rekommendationsavgift, 20 öre per brev.

Ahrenberg hade låtit tillverka ett specialkuvert, som brevskrivarna kunde använda. Man var dock inte tvungen att använda ett sådant kuvert. Specialkuvertet hade texten "Svenska Atlantflygningen" och ett foto av Ahrenberg och Flodén. Under bilden fanns texten "First Trial-flight Stockholm-New

York 1929". Även en specialstämpel hade tillverkats. Den var rund och hade en bild av ett flygplan som flög mellan Stockholms stadshus och Frihetsgudinnan och texten "Stockholm New York 1929 Luftpost".

Det gick alltså bra att använda sig av ett vanligt kuvert, istället för det specialtryckta, men då måste man skriva "Svenska Atlantflygningen" överst på kuvertet. Dessutom skulle avsändarens namn och adress skrivas på kuvertet, enligt Postens cirkulär nr. 28 från den 16 maj 1929. Detta gjordes dock inte på alla kuvert.

Försändelserna som skulle skickas med flygningen kunde enligt cirkuläret mottagas endast vid följande postkontor: Stockholm 1, Göteborg 1, Malmö 1, Norrköping 1, Helsingborg 1 och Sundsvall 1 samt vid postkontoren i övriga residensstäder. Orsaken till detta var att man ville ha kontroll över att den sammanlagda vikten för försändelserna inte skulle överstiga 25 kg. Detta var maxvikten för försändelserna som det var möjligt att medföra.

Svenska och isländska brev

Sammanlagt skickades det 1.269 brev från Sverige. Detta innebar en intäkt till Ahrenberg på drygt 25.000 kr. Förutom dessa brev tog Ahrenberg emot 65 stycken på Island vilka var frankerade med isländska frimärken. Även för dessa krävdes ett extra luftposttillägg på 24 isländska kr som tillföll Ahrenberg.

De 65 brev som skickades från Island fick en annan specialstämpel än den runda. Det var en teradig stämpel med texten "Par aviators Ahrenberg Flodén Iceland New York". Detta var en gummistämpel av enklare slag och troligen privattillverkad. Eftersom man kan se skillnader i stämpeln utseende, när man jämför olika brev, kan man anta att det tillverkats minst två stämplat med samma text.

Flertalet isländska brev har ett ganska likartat utseende. Men det finns dock en intressant variant. Det rör sig om några avlånga brev med de tre flygarnas autografer. Dessa brev är kända i ganska få exemplar.

De är de enda som samtliga tre besättningsmän har signerat. På breven från Sverige förekommer det ibland Ahrenbergs autograf och ibland Flodéns, dock inte samtliga.

Brev till Island

Ahrenberg tog alltså emot 65 brev vid landningen i Reykjavik. Han avlämnade också 12 svenska brev till isländska adressater. Det finns emellertid två uppgifter i litteraturen om hur många brev som avlämnades på Island: 12 respektive 65 stycken. Vilken uppgift som är närmast det korrekta antalet bör man kunna få fram genom att jämföra med antalet brev som är kända idag. Ca. 35 brev, skickade från Island, är kända idag medan det endast återfunnits fyra brev, adresserade till Island. Uppgiften om 12 brev är därför troligen den korrekta.

Ett av breven med isländsk adress avbildas på nästa sida. Det är adresserat till Reykjavik och ankomststämplat där den 10 juni 1929. Adressaten fanns inte på Island och efter fem dagar blev brevet i enlighet med önskemålet på framsidan returnerat till avsändaren i East Orange i USA. Efter fem dagar stämplades det ytterligare en gång i Reykjavik. Brevet har därefter transporterats med båt till USA, dock inte med det fartyg som den andra posten transporterades med, utan med ett fartyg som avgick betydligt tidigare. Brevet ankomststämplades i New York den 4 juli 1929 och i East Orange den 5 juli. Detta brev kom alltså fram till USA ungefär två månader före de övriga; dessa ankomststämplades den 11 september 1929.

Piloterna hade med sig 12 brev som var adresserade till Island och skulle överlämnas vid mellanlandningen där.

Av dessa är endast fyra kända i dag.

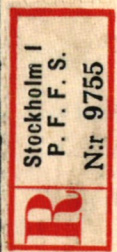
The pilots brought 12 letters addressed to Iceland, which were to be handed over during the stopover there.

Only four of these are known to exist today.

After 5 days return
A. G. Roessler
to 140 S. Parkway
East Orange, N. J.
U.S.A.

REBUTS

SVENSKA ATLANTFLYGNINGEN



988

Mr A. G. Roessler
(of East Orange, N. J.
U.S.A.)

St. Erik
STOCKHOLM - NEW YORK
1929
FIRST TRIAL FLIGHT
LUFTLINJEN

Non return

Reykjavik
-Island-





Några få kuvert i avlångt format, skickade från Island, har samtliga signerats av piloterna Albin Ahrenberg och Axel Flodén samt radiotelegrafisten Robert Ljunglund.

A few oblong letters, sent from Iceland, have all been signed by the pilots Albin Ahrenberg and Axel Flodén and the radio operator Robert Ljunglund.

Vattenskadad post

En sällsynt variant av Ahrenbergsbreven är försändelser som är vattenskadade. Idag finns det endast två brev kända som har blivit vattenskadade under flygningen. Dessa brev har en amerikansk stämpel, slagen på den plats där frimärkena har funnits. Med stor sannolikhet blev dessa brev vattenskadade när flygplanet kantrade utanför Grönland. Vattnet trängde in i flygplanet och postsäcken blöttes ner så att frimärkena på några försändelser lossnade.

En av dessa försändelser avbildas på sidan 134. Två 5-kronorsfrimärken har fallit av och i stället för frimärken finns det en amerikansk stämpel med text att försändelsen inte har efterfrågats av adressaten (försändelsen har en Poste Restante-adress). Eftersom det är en amerikansk ortsstämpel, slagen vid ankomsten till USA, kan brevet inte ha blivit vattenskadat senare, utan det måste ha skett vid kantringen utanför Grönland.

I *Svenska Dagbladet* från den 8 juni 1929 finns en intressant uppgift om Ahrenbergsbreven. "Även utlandet bidrog med en rad

försändelser, främst från England. Ytterligare Englandspost väntas för Amerikamaskinen med nattluftpostmaskinen från London till Stockholm på lördagsmorgonen." Hur denna post från England ser ut är för författaren helt okänt. Tills idag har inga brev återfunnits med engelska frimärken vilka medföljt atlantflygningen. Troligtvis beställde engelsmän hos Postverkets frankoteckensexpedition för samlare brev som skulle medfölja och sedan gjorde PFFS i ordning breven med svenska frimärken, ställda till den beställda adressen. Denna "Englandspost" blev alltså sannolikt frankerad med svenska frimärken.

Epilog

Mediabevakningen för denna mycket speciella flygning var omfattande. Förutom Sven Jerrings direktsändningar i radion, hade *Svenska Dagbladet* ensamrätt till alla telegram och intervjuer med flygarna. Förutom de flesta nordiska tidningar hade även flera New York-tidningar – *New York Times*, *Evening Post* och *Brooklyn Eagle* – atlantflygningen som förstasidesnyhet. Även tysk och fransk press visade stort intresse.

På kvällen den 22 augusti avgick fartyget från Grönland med destination Köpenhamn, och "Sverige" hårt surrat på akterdäck, samt med Ahrenberg och Flodén ombord. Den 4 september gick man ner genom Öresund. Flygarna anlände till Malmö på eftermiddagen den 5 september, efter en flygresa på 10 minuter från Köpenhamn. Nu var de äntligen tillbaka i Sverige efter ungefär tre månaders äventyr. På så sätt avslutades det första försöket att starta reguljär flygtrafik mellan Sverige och Nordamerika via Grönland.

Avslutningsvis kan nämnas att "Sverige" köptes tillbaka av Junkerfabriken som sedan sålde det till Spanien. Efter ett år såldes flygplanet vidare till den tyske flygaren Hans Bertram, som skulle använda planet för en flygning 1932 mellan Tyskland och Australien. Han nådde dock inte sitt mål; norr om Australien förolyckades planet men föraren räddade sig och skrev senare en bok om sin flygning. Planet ligger dock fortfarande kvar på havets botten.

Andra postflygningar

Både Hassells och Ahrenbergs atlantflygningar var misslyckade i så motto att de aldrig nådde sina slutdestinationer, även om en del av deras medförda post nådde sina adressater. Hur ser i övrigt den tidiga flygpostens historia ut?

De första som lyckades föra post över Atlanten var piloterna John Alcock och Arthur Whitten-Brown som den 14 juni 1919 flög från Newfoundland och landade på Irland. De hade med sig 196 brev. Detta var också den första non-stop-flygningen över Atlanten.

De första som lyckades föra post hela vägen över Atlanten, på en liknande rutt som Hassell och Ahrenberg, var amerikanska US Army Air Force som genomförde en jorden-

runt-flygning med flera flygplan, med start i Kalifornien den 17 mars 1924. De flög jorden runt och landade bl.a. i den lilla staden Brought i England, ca. 20 km väster om Hull. Därifrån flög de med post (enligt uppgift dock endast tre brev) via Orkneyöarna, Island och Grönland till Labrador och sedan vidare till Boston, dit de anlände den 5 september 1924. Orsaken till framgången var att de hade betydligt större resurser; bland annat fanns 400 reservmotorer och hela den amerikanska marinen var involverad.

År 1931 flög den tyske långdistansflygaren Wolfgang von Gronau från Berlin till den tyska staden List och sedan vidare till Island och Grönland innan han landade i Kanada. Han hade också med sig post. Redan 1932 gjorde han ytterligare en flygning med post. Denna gång var det fråga om en jorden-runt-flygning. Han passerade då även Island och Grönland.

Den förste som lyckades flyga över Atlanten till ett skandinaviskt land var den danske flygaren Holger Höiriis. Han startade från Newfoundland den 24 juni 1931 och skulle flyga till Köpenhamn direkt utan mellanlandning. Han startade dock lite sent på dagen och landade först i Krefeld i Tyskland innan han flög vidare till Köpenhamn. Han hade ca. 30 brev med sig.

Det skulle dröja till 1945 innan mer reguljära flygningar blev verklighet. I slutet av juni 1945 genomfördes tre flygningar från Stockholm till USA, via Island, med post. Flera olika specialstämplor användes vid dessa flygningar. Bara under den första turerna medfördes ca. 330 kg post.

När SAS bildades 1946 flög man detta år till USA ett flertal gånger med bland annat post. Sedan dess är det rutin att flyga över Atlanten, och det tar bara några timmar, i stark kontrast till Hassells och Ahrenbergs äventyrliga flygningar mindre än 20 år tidigare.

Källor och litteratur

Ahrenberg, Albin,

Ett flygarliv.

Malmö 1957.

Dagens Nyheter.

1928.

Kungl. Generalpoststyrelsens cirkulär.

1929.

Lüning, Örjan,

Luftpostens historia i Norden.

Stockholm 1978.

Svenska Dagbladet.

1928, 1929.

www.historynet.com

Early Mail Flights between Sweden and USA

When the aviator Charles Lindberg, who was of Swedish descent, was the first person to make a solo flight across the Atlantic on 20-21 May 1927, his achievement inspired many other aviators all over the world. Among these were an American and a Swede. Both dreamt of exploring the possibility of starting a regular route by air between Sweden and the United States. The American, Bert Hassell (1893-1974), flew from the Rockford, Ill. in 1928, whereas the Swede, Albin Ahrenberg (1889-1968), flew from Stockholm in 1929.

Rockford – Stockholm 1928

In October of 1927, the editor of the *Rockford Daily Republic* newspaper hit on the idea of flying from Rockford in the US (ca 100 km north-west of Chicago) to Stockholm. The idea was to place the little town of Rockford on the world map in the same way as Charles Lindberg had done with St. Louis when he flew across the Atlantic in the “Spirit of St. Louis”. The aviator Bert “Fish” Hassell agreed to be the first pilot.

Hassell chose to fly a “Stinson Detroit-er”, an aeroplane that had proved suitable as a freight plane for goods and mail. It was a high-winged plane, approx. 10 m long with a wing span of slightly more than 14 m and room for 6 people. The plane had a 9 cylinder, air-cooled, 200 HP engine.

Hassell’s friend, Eddie Stinson (1894-1932), modified the aeroplane to Hassell’s specifications. He fitted an extra large oil tank as well as an extra fuel tank into the cabin, enabling the plane to take on approx. 3,000 litres of fuel.

The *Rockford Daily Republic* announced a competition to decide what to name the plane and settled on “Greater Rockford”.

The plane was painted blue and yellow to look like the Swedish flag.

While Eddie Stinson rebuilt “Greater Rockford”, Hassell prepared himself for the flight. He changed his plans to make a non-stop flight and decided to touch down on Greenland to top up his fuel and do any repairs that might be needed. Hassell contacted the polar explorer, Professor William Hobbs (1864-1952), from the University of Michigan, who was planning to make his third expedition to Greenland in the summer of 1928. He asked him to clear a landing strip near the base of his expedition at Söndre Strömfjord, and Hobbs agreed.

As his co-pilot, Hassell chose Parker “Shorty” Cramer (1896-1931), who had also learnt to fly at Hammondsport. The mechanic was Elmer Etes (1901-1986). However, because the communication radio was unexpectedly heavy, Etes instead accompanied Hobbs to Greenland as his assistant.

Hassell’s planned route was more or less the same as that of the Norwegian explorer Leif Eriksson, but in the opposite direction: from the Labrador Peninsula in eastern Canada to Greenland, Iceland and then Scandinavia. This very route came to be called “The Great Circle Route” and is still used to a great extent by today’s transatlantic flights.

Flight to Greenland

An enthusiastic crowd of spectators had gathered at Rockford’s Machesney Airport early in the morning of 26th July 1928. The owner of the airfield, Fred Machesney, had extended and specially prepared the grass runway for this occasion. At the end of the runway there was a river that the pilots just about managed to avoid at the start, but in-

stead they crashed into a field of sweet corn. The plane was overloaded and unable to take off properly.

On 16th August, Hassell and Cramer made another attempt. They took off in front of approx. 10,000 people and flew north from Rockford to Cochrane in Ontario. At the start, they were accompanied by five other planes, as a tribute to the pilots. After a 6 hr 45 min and approx. 1,300 km flight, they landed at Cochrane early in the morning of 17th August.

Two hours after the start from Cochrane on 18th August, the plane passed Fort Rupert, a town at the southern end of Hudson Bay in northern Quebec. Then there was silence and no radio reports were received. No one along the Atlantic coast had seen the plane.

After an exhausting blind night flight, the pilots saw the sun rise and estimated that they were over 100 km from the coast of Greenland. They started to look for Søndre Strømfjord but found that they were almost out of fuel. At the same time, they identified the Fredrikshåb Glacier and realised that they were on the wrong course and that they were far from the coast and the landing strip. Because of the incorrect course, they had flown in over Greenland at Fiskensæset, approx. 300 km south of Søndre Strømfjord. Since they were running out of fuel, they had to make an immediate emergency landing. Unbelievably, they managed to land the plane without damaging it. They were now on the Greenland ice without fuel and with no means of communication.

They started out on an exhausting walk. They experienced many hardships but, after 14 days on the ice, they managed to reach Hobb's camp.

Mail from USA

On 4th September, Professor Hobbs informed the *Svenska Dagbladet* newspaper by telegram that one of the first things Hassell did when he had got on board the expedition's vessel was to hand over the ten

letters he had brought from the US. Hassell later took these back to Rockford.

According to Hassell himself, he had brought a small sack of mail, but most of the mail was left on the plane. Among these were letters to King Gustaf V and the Swedish Crown Prince from the Swedish association in Rockford. When he left the plane, Hassell also brought with him several letters to his close relatives in Sweden.

All ten letters that were taken back to Rockford are signed by Bert Hassell and Parker Cramer. The letters have also been signed by the Rockford postmaster, Arthur L. Johnson. They were postmarked in Rockford on 18th October 1928 and the postage was in US airmail stamps of 5 cents or 8 cents.

On 26th September, Hassell and Cramer arrived in Copenhagen on board the freighter *Fulton*. Also on board the freighter were Hobbs and two members of his expedition. Hassell and Cramer then continued on to Sweden where they visited their relatives. On 4th October they left Copenhagen on board the steamer *Fredrik VIII* to travel back to the United States.

Epilogue

On 11 September 1968, *Greater Rockford* was lifted off the ice by a Sikorsky helicopter from Greenlandair. Among those present were Hassell's son Vic and Cramer's brother Bill. In June 1969, *Greater Rockford* returned to Rockford, as cargo on another plane.

After its return, the plane was on display in various places, but necessary repairs were not carried out. In 1978, extensive repair work started which went on for approx. 10 years. On 26th June 1988, this was completed and the plane returned to its former glory. After that it was put on permanent display at Midway Village and Museum Center in Rockford, where it can still be seen today.

Swedish Atlantic Flight 1929

Albin Ahrenberg started a flying school in Malmö in 1923 and was involved in the crea-

tion of the airline AB Aerotransport, which later became the Swedish part of SAS. For many years, Ahrenberg toured Sweden and offered the public a chance to take a flight around their local area.

Ahrenberg too considered that the simplest and best way of flying to the US was to use "The Great Circle Route", i.e. the same route as Hassell and Cramer tried to take in 1928 with touchdowns in Iceland and Greenland.

There were two possible routes but, after some discussion, the shortest route with fewer stops was selected. The route was from Stockholm to Bergen in Norway and then on to Reykjavik in Iceland. From there, the route took in Ivigtut on southern Greenland and Anticosti Island, south of Labrador, and ended in New York.

As regards the type of aeroplane, this was a foregone conclusion. They were going to use a Junker plane, one that had been tailor-made to Ahrenberg's requirements at the Junker factory in Dessau in Germany. This type of plane was robust and of simple design. It could be provided with pontoons, in this case a necessity. A strong contributory factor was that Albin Ahrenberg had been flying Junkers since 1921. The Junker planes were made from duralumin and did not have to be kept in a hangar overnight, which made sense for flights in the Arctic.

The choice was a Junker W 33 with pontoons. The 300 HP standard engine was replaced by a more powerful 360 HP one. With the new engine, the plane could fly at approx. 180 km/hr and stay airborne for approx. 7 hours. The plane was named "Sverige" (Sweden).

Flight to Norway and Iceland

During the first stage of the flight from Stockholm to Bergen, there were two more people on board in addition to the pilots, Albin Ahrenberg and Axel Flodén, and the radio operator, Robert Ljunglund. One of these was the well-known radio reporter Sven Jerring, who sent reports direct from the plane. This was probably the first time

there was a direct transmission on radio from a Swedish aeroplane. The second passenger was the banker Tage Cervin, who had financed the purchase of the plane.

Before Ahrenberg arrived in Bergen, the engine stalled at 3,000 m, because the petrol did not reach the engine. But after a dangerous, but deliberate, steep dive to get the air stream to restart the propeller, the engine started again at approx. 800 m. Ahrenberg landed in Bergen a few minutes before 12 o'clock.

Only a few hours later Ahrenberg set out from Bergen. When they were a couple of hours from their scheduled landing on Iceland, there were fuel problems. Ahrenberg prepared for an emergency sea landing close to the vessel *Magnhild Bergen*, which was quite a distance from the coast. Strangely enough, the landing was quite good despite the high waves.

On the following morning, another vessel arrived near the plane. This was *Odinn*, whose captain offered to tow the plane towards Reykjavik and a ship that had been despatched with fuel and spare parts. Ahrenberg agreed to this even though the plane had to be towed across open seas for a distance of approx. 100 km. They met the vessel from Reykjavik near the Vestmanna Islands. After changing the spark plugs, the flight could continue to Reykjavik. The plane landed there at 21.48 on 10th June, Swedish time, and received an enthusiastic welcome.

Flight to Greenland

The next morning they set out for Ivigtut in southern Greenland. However, the plane was overloaded so they had to return after about an hour to unload 130 kg of fuel. An hour or so later, they set out again, but after 35 minutes they had problems with the spark plugs and had to return to Iceland yet again.

They therefore had to send for a new engine from Germany. The engine arrived on 8th July and was quickly installed in the plane. As early as 10th July, Ahrenberg was

able to make the first test flight with the new engine. Everything was working well and it was decided that they would set out for Greenland the same day. During the flight to Ivigtut they experienced bad weather which forced them to land on the sea approx. 5 km from the town. Here the mail suffered water damage but, in spite of the plane having been damaged, they were able to continue on to Ivigtut the following day.

After a few days at Ivigtut, where the plane was repaired, they set out for the US on 17th July. However, after only half an hour, they had to return as the radio was not working. After that, the weather was unsuitable for flying until 3rd August. However, they hit bad weather at the same time as a fire started in the plane. They quickly put out the fire and tried to fly round the bad weather but did not succeed. In addition, the plane was shaking and the engine did not run smoothly.

After all this trouble with the plane and with bad weather ahead, Ahrenberg made a crucial decision. He dared not risk the lives of himself and the others. He realised that he had to give up and return to Ivigtut where he landed after approx. 4 hours in the air.

Now there only remained to get the plane and themselves back to Sweden. A vessel which was able to transport the plane back arrived after approx. 3 weeks. However, the vessel was due to go to Copenhagen but at least it was a step in the right direction.

Mail by Sea to USA

When Ahrenberg found out that a vessel destined for New York was on its way to Greenland, he decided to send all mail and other goods by this vessel. All mail was postmarked on its arrival in New York on 11th September 1929.

To finance part of the flight, Ahrenberg had come to an agreement with the Swedish Post Office that he could charge SEK 20 per 10 g airmail supplement for each letter that was sent by plane. He was allowed to

keep the whole amount. In addition to the airmail supplement, the sender had to pay standard postage, 25 öre per 15 g, and, if applicable, the registered letter fee of 20 öre.

Ahrenberg had had a special envelope made for the letter writers to use. A special postmark had also been made. It was round and had a picture of an aeroplane flying between the Stockholm City Hall and the Statue of Liberty and the text "Stockholm New York 1929 Luftpost" (Airmail).

Ordinary envelopes could also be used, instead of the specially printed ones, but then the sender had to write "Svenska Atlantflygningen" at the top of the envelope.

Letters Sent

Altogether, 1,269 letters were sent from Sweden. This meant an income for Ahrenberg of just over SEK 25,000. In addition to these letters, Ahrenberg accepted 65 letters on Iceland which had Icelandic postage stamps. For these too, Ahrenberg was allowed to charge an extra airmail supplement of Icelandic kr 24. He also delivered 12 Swedish letters for Icelandic addressees.

The 65 letters sent from Iceland had a special postmark different from the round one. It was a 3 line postmark with the text "Par aviators Ahrenberg Flodén Iceland New York". This was a simple type of rubber stamp, probably privately made.

Epilogue

In conclusion, it can be mentioned that the plane "Sverige" was bought back by the Junker factory which then sold it to Spain. After a year, the plane was sold to the German pilot, Hans Bertram, who was going to use it for a flight in 1932 between Germany and Australia. However, he did not reach his destination; the plane crashed north of Australia but the pilot was rescued and later wrote a book about his flight. But the plane is still at the bottom of the sea.