

Fantastiske flyvedage

af Poul Christensen

I sensommeren 1911 besøger to flyvepionerer Middelfart. Tusindvis af mennesker ser med egne øjne det utrolige. Den første flyvning er noget af en fuser, men så indtager Svendsen og Severinsen lufterummet over byen. Ja, Svendsen flyver helt til Fredericia med verdens første luftpost.

Der står massevis af cykler i cykelstalden ved indgangen til den store græsmark til højre for vejen mellem Adlerhus og Hindsgavl. Der holder også nogle automobiler, som er kommet fra oplandet. Andre er kommet med kapervogne, med tog, med færge og rigtig mange til fods. Hele dagen igennem har det myldret med mennesker, der er gået fra havnen op gennem den flagsmykkede by, gennem porten i Adlerhus og ud ad kørselsvejen mod Hindsgavl. De er kommet med dampere fra Bogen, Assens, Kolding og helt fra Haderslev i det tabte Slesvig, hvorfra der er kommet hele 300.

Det er vel op mod et par tusinder, som denne søndag den 27. august 1911 har løst adgangsbillet på en kr. pr. voksen og 50 øre pr. barn for på nærmeste hold at se det, som de knap nok kan fatte: At en maskine med en motor og en skrue kan lette fra jordens overflade og som en fugl svæve i luften – og komme ned igen, uden at der sker noget alvorligt med piloten og maskinen.

De har hørt, at Robert Svendsen sidste sommer fløj fra Amager over Øresund og var landet heltovre i Sverige. De har også hørt om Danmarksflyvningen i denne sommer. Den begyndte med fem danske og udenlandske flyvere, der besøgte flere byer. Men uheld fulgte uheld. Maskiner blev smadret og ben brækket, så turnéen nærmest gik i opløsning.

Og så har de selvfølgelig i de lokale aviser læst om,

at flyverne Robert Svendsen og Søren Severinsen kommer til Middelfart.

Et konsortium med trafikassistent Carstensen som formand står for arrangementet og har skaffet en garantikapital på 2000 kr., der sikrer flyverne indtægter. Forpagter Enhuus på Hindsgavl har stillet græsmarken til rådighed.

Flyvepladsen ligger omkranset af skov. Mod syd skimtes i det disede vejr Fænosund og Fæno mellem træerne. Et 10 mands orkester underholder de ventende, som også søger mod de to restaurationer, der leverer alt, hvad selv kræsne ganer kan forlange.

Alligevel er stemningen ikke den bedste. Regnbyger har pisket ned hele dagen, og hvad værre er: En frisk til hård vind på mestendels over 10 sekundmeter har rusket godt i trætoppene. Det er ikke flyvevejr.

Heldigvis løjer vinden lidt af hen under aften, og regnbygerne tynder ud. Men grå skyer driver hastigt hen over græsmarken med de mange tilskuere.

Kommis Hansen fra C.M. Sørensens Købmandsgård i Nørre Aaby går rundt på græsmarken mellem de mange mennesker. Han har læst, at nogle enkelte måske kan få en flyvetur og har allerede meldt sig. Det er lige noget for den unge islandske kommis, der er kendt for at være med på den værste som en interessant afveksling til dagliglivets ensformighed.

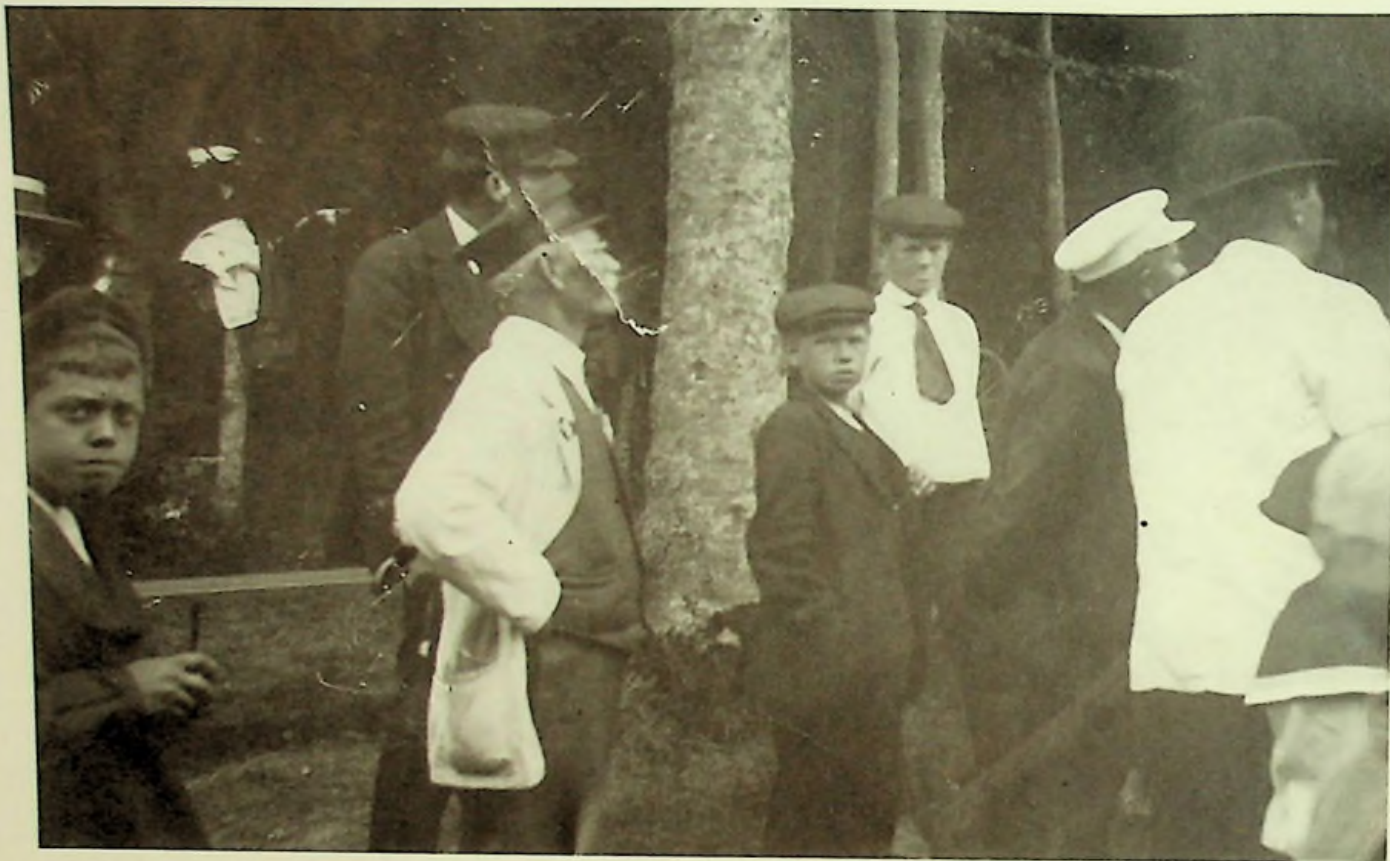
Han har taget et solbæger med. Det har kostet 65 kr. og skal være indsatsen for at få sit livs oplevelse. Han holder sig i nærheden af hangaren i den nordlige del af græsmarken. I nogle dage har et hold håndværkere tømret den sammen. Den er 16 gange 23 meter og rummer to dobbeltvingede maskiner, som ankom pr. banevogn til byen i går. Heroppe befinder også konsortiets medlemmer, honoratiorens og journalisterne sig. Alle kigger

med mellemrum mod skydækket og tager bestik af vindretning og -hastighed. Teltdugen over hangaren klapper stadig, og flagene på pladsen stritter mest lige ud i luften. Tilskuerne er utålnodige. Klokken nærmer sig halv seks.

Misfornøjet publikum vil se mere

Så bliver der lukket op til hangaren. Nu sker det. Men nej. Det er bare flyverne, der skal have mad.

Buntmager J.M. Mathiesen i hvid jakke i midten, er blandt de mange tilskuere. Foto i Historiens Hus.



De har slet ikke spist hele dagen, forlyder det. Ved sekstiden stiger utålmodigheden. Damperen, der skal sejle de 300 hjem til Haderslev, skal sejle kl. syv. Der forhandles, og en mand sendes til havnen i ekspresfart for at få udsat afgang. Da han kommer tilbage med besked om, at kaptajnen giver dem en times udsættelse, er der aktivitet ved hangaren. Klokken er halv syv. Hjælperne trækker de to maskiner ud, og de kører over til det nordvestlige hjørne af pladsen, hvor fotograf Karl Liisberg foreviger Robert Svendsen og hans selvbyggede maskine. Han har startet motoren. Den larmer og spyt en blå tågerøg ud i hovedet på de to hjælpere, der holder maskinen.

Endelig er Liisberg færdig med at fotografere. Menneskeskaren ser Svendsen dreje sin maskine. Alle på græsmarken er musestille og holder vejret i åndeløs spænding, mens motoren sprutter og larmer. Propellen suser rundt. Røgen vælter bagud. De to mænd slipper deres tag i maskinen, der sætter i gang. Den slingrer og hopper henover græstuer og huller. Det går hurtigere og hurtigere, forbi de måbende tilskuere, der nu ser maskinen som en fugl stige til vejrs og komme op i syv-otte meters højde, næsten så højt som de omkringstående trætoppe. Den stiger højere op. Der går et sus gennem tilskuerskaren, da blæsten tager maskinen og giver den et skub til siden. Den begynder at slingre. De ser, at Svendsen kastes til siden. Han griber ud med den ene hånd og får fat i en træstang mellem vingernes to dæk, så han bliver på sit sæde og fortsætter uanfægtet. Nede ved Hindsgavl vender han i en stor bue, men mister højde og må lande. Bifaldet bryder løs, men stopper brat, da forsamlingen ser Severinsen i sin maskine drøne ned over pladsen. Han letter uroligt og kommer

nogle få meter op. Han vender. Samtidig er Svendsen kommet i luften igen. Et kort øjeblik ser publikum de to maskiner fare mod hinanden nogle meter over græsmarken.

Da begge maskiner er sikkert nede, kører piloterne dem hen foran publikum for at vise dem frem. Publikum vil se mere flyvning, men flyverne ryster på hovedet. Efter et kvarters tid kører de tilbage til hangaren. Forestillingen er forbi. Tilskuerne er langt fra begejstrede. De havde ventet at se mere flyvning for den krone. Svendsen var sølle halvandet minut i luften. Severinsen kun et halvt. Misfornøjet går de fleste hjem.

Nede i hangaren får pressens folk at vide, at vinden er for hård til at flyve. Det ene hjul på Svendsens maskine er også blevet beskadiget ved landingen. Konsortiet er heller ikke tilfreds med situationen. De lader meddele, at alle dagens tilskuere kan komme ind igen til halv pris en dag senere på ugen. Kommis Hansen kommer med sit sølvbæger og vil flyve som passager, men får at vide, at det vil være det rene mord at flyve med en passager i det blæsevejr.

Inden dagen slutter, erklærer Robert Svendsen: Jeg forlader ikke Middelfart, før jeg har præsteret en flyvning, der vil imponere alle. Den ytring bringer pressen beredvilligt videre til sine læsere og det skuffede publikum.

Svendsen har også en anden grund: Flyverne får kun flyvepenge for de dage, de er i luften.

Middelfart Venstreblads reporter fantaserer i sin reportage over, hvordan han som bedstefar i 1941 vil fortælle om sin oplevelse:

"Jeg synes ikke – når jeg nu tænker tilbage – at begejstring er det rette udtryk for det, som man

folte i dette øjeblik. Det kan bedre kaldes sejrstrus. Vi folte – vi tusinder af mennesker – at det var noget, vi var med i allesammen. Det var en sejr, der var nået for hele menneskeheden. Dag for dag ville den blive mere og mere vis – år for år vilde vort herredømme over luften blive mere og mere sikkert, indtil det øjeblik kom, da verden var revolutioneret ved den nye opfindelse, thi det er bleven en revolution, når vi nu på 6 Timer tilbagelægger afstande, som vi for var to døgn om ...

Svendsens imponerende flyvning

Der er kun et par hundrede mennesker på flyvepladsen ved sekstiden mandag aften den 28. august. Gårsdagens urolige vejr var fortsat, men ved sekstiden klarer det op, og vinden begynder at lægge sig. Desværre er flere tilrejsende taget hjem, da trommerne ved halv syttiden forkynner ud over byen, at der er flyvning.

Klokken et minut over syv starter Svendsen motoren. Den brummer og hvæser. Han giver den gas. Det hviner om ørene på hjælperne, som slipper taget i maskinen, der nu suser ned over græsmarken. Den forlader det ene element og svæver ind i det andet, højere og højere op.

- Neeej, hvor smukt, lyder det fra publikum, der som journalisterne fuldstændig overgiver sig i næsegrus beundring af, hvad de oplever.

Solen er brudt gennem skydækket, og de ser dens sidste stråler spejle sig i flyvemaskinens blanke benzinbeholdere af kobber. Folk vinker med lommestørklæder og svinger med hatte. Vældige hurraråb gjalder op mod flyveren, som efter en tur ned over Hindsgavl og Fænø flyver hen over pladsen med kurs mod Middelfart.

- Nu flyver Svendsen ind over byen for at kalde folk ud på pladsen, bekendtgør en af mekanikerne oppe ved hangaren. Og ganske rigtigt. De ser Svendsen flyve over skoven, over Adlerhus og ind mod den sydlige udkant i elegant glideflugt. Efter otte minutter i luften lander han sikkert på græsmarken og bliver hilst med tordnende hurraråb.

Nu er det Severinsens tur. Han kommer på vingerne, men kommer kun op i 15 meters højde, inden en motorskade tvinger ham ned. Han når dog at jage en sådan skræk og rædsel i en flok køer og heste på en mark oppe ved Hindsgavl, at de river sig løs af deres fortøjninger.

Samtidig kommer der en strøm af cyklende, løbende og gående mennesker fra byen. Det giver travlhed hos billetssælgerne. Flere hundrede har købt billet, da Svendsen starter på ny kl. fire minutter i otte, mens skumringen så småt er begyndt at indfinde sig. De ser ham stige højere og højere op, ja, helt op i 200 meters højde. Ned over Fænøsund og Fænø, tilbage ind over Sindssygeanstalten og den by, som borgmester Stephensen ellers havde forlangt ikke måtte overflyves.

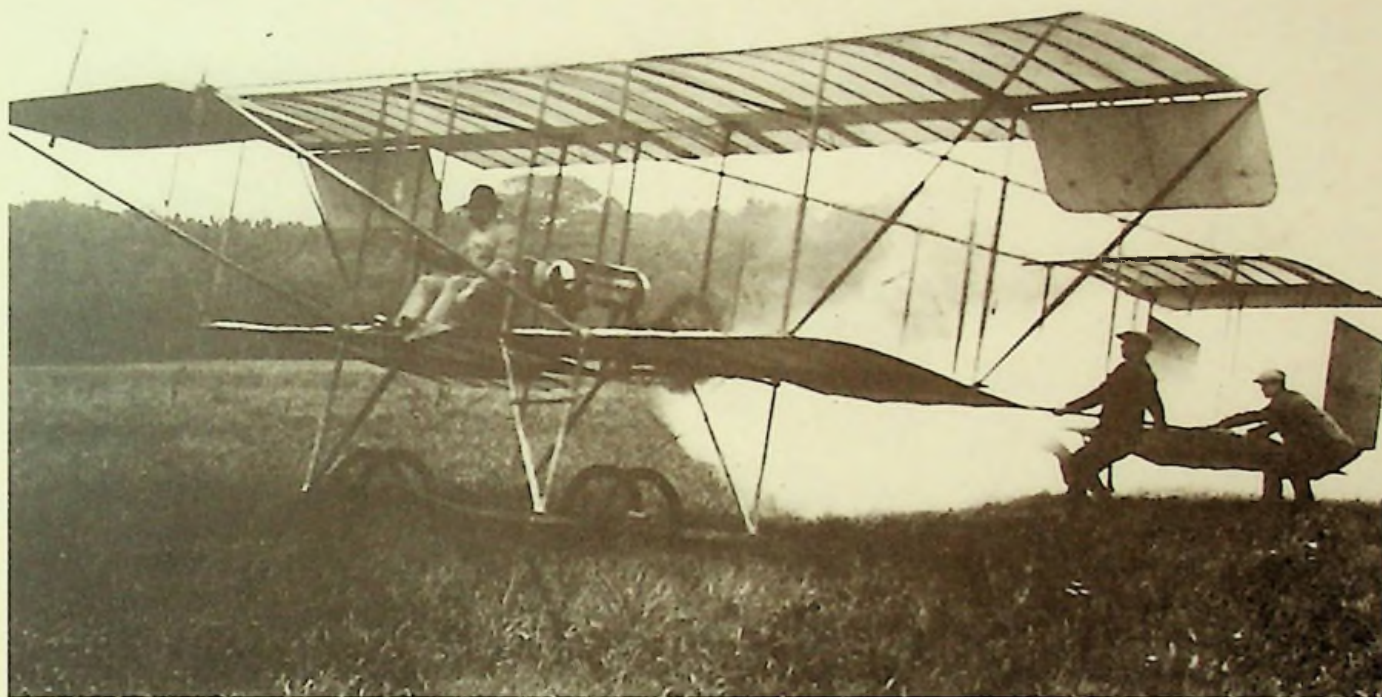
Alligevel indtager Svendsen lufrummet over Middelfart. Han ser byens indbyggere fare ud af deres huse og stikle sammen i gaderne. Han fornemmer deres bifaldsråb dernedefra. Han ser skibene i havnen. Den lille damper "Johanne" ved kajen ser pudsigt ud, som den ligger dér og puster røg op mod ham. Han ser de grønne skove rundt om byen. Bagved dem det blå vand. Mod øst breder det flade landskab med gule stubmarker sig ud. Næppe en vind rører sig i den højde. Men det er koldt. Han fortryder, han ikke har taget sin voksdugstrøje på.

Svendsen i "Dania" lige inden den første flyvetur i Middelfart 1911.

Maskinen var en Henry Farman kopi. Skelettet var af ferniseret naturtræ. Lærredsbeklædningen på vingerne var beige-survet. Bag pilotsædet ses benzintankene, der var af kobber. Motoren var en 7-cylinders Gnome-motor, hvor cylindrene var anbragt i stjerneform om krumtaphuset. Motoren trak en to-bladet propel med diameter på 2,5 m.

Maskinen var 10,4 m bred, 11,15 m lang og 3,25 m høj.

Februar 1912 fik den navnet "Glenten". Maskinen står i dag på Teknisk Museum i Helsingør. Foto i Historiens Hus.



Journalisten i Middelfart Avis skriver bl.a.:

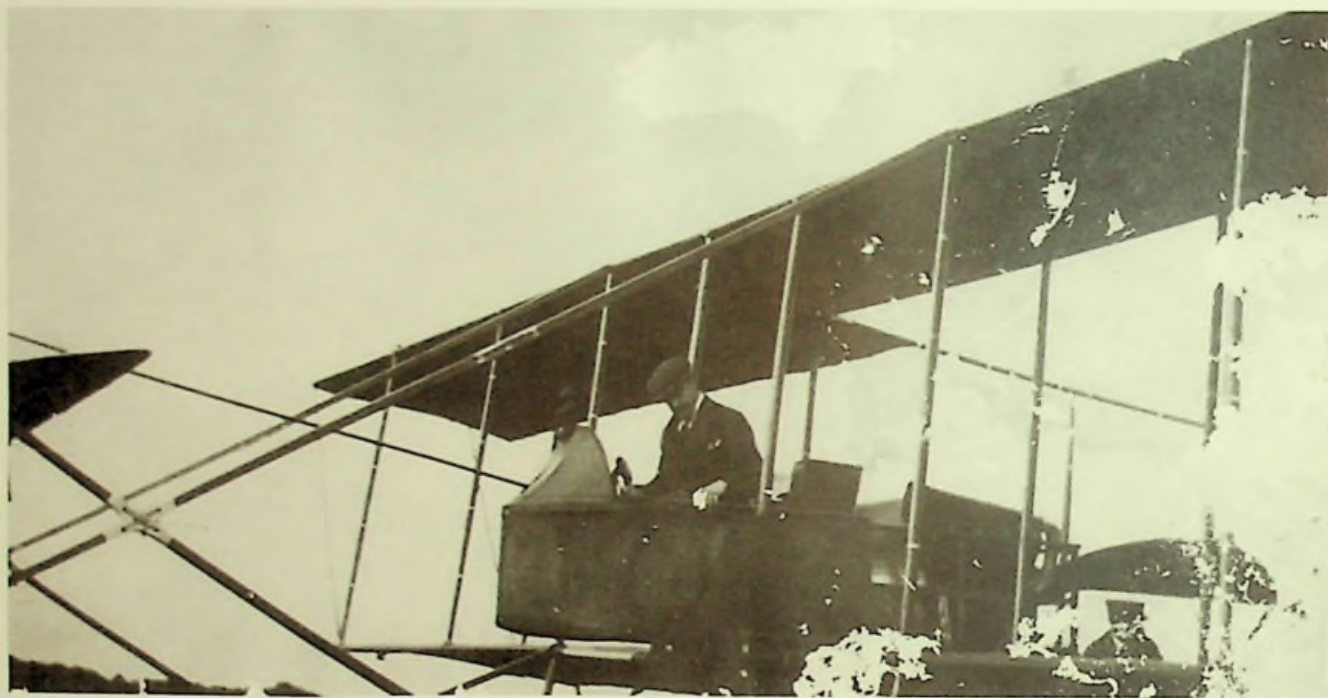
"Folk myldrede ud på gaderne, svingede med hattene, vinkede og råbte. Gamle folk græd af glæde, og selv de roligste mennesker formåede ikke at tilbageholde udbrud af lykkefølelse ved at se virkeliggjort menneskets fremtidsdrøm, Herredømmet over luften."

Et øjeblik er Svendsen væk. Publikum på græsmarken kan ikke se ham. Han flyver jo hurtigt med en hastighed på over 75 km i timen – hurtigere end

noget eksprestog. Men så dukker han frem over skoven mod nord. Han indhenter en stor fugl – en svane eller en stork. De ser, hvordan den sætter farten op og flyver væk fra det store larmende uhyre.

Og så hører man pludselig, at motoren standser. Hvad sker der? En ulykke? Alle holder vejret. Man kunne have hørt, hvis en nål faldt ned i græsset. Nu daler maskinen, det går jævnt og stille, næsten som en fugl i glideflugt. Åndeløs står publikum i de få sekunder, det varer. Men heldigvis er flyvemaskinens

Severinsen i "Ørnen" på Hindsgavl-mark. Bemærk bamsen på luftafskærmningen foran piloten. Det var en maskot, der tilhørte Ulrich Birchs kone. "Ørnen" blev ellers fløjet af Birch. Denne forulykkede med maskinen 2. oktober 1913 og døde af sine kvæstelser nogle dage senere. Maskinen blev smadret – kun motoren kunne genbruges. Foto: Historiens Hus.



vinger skabt med fuglens som forbillede. Bare 20 meter over græsmarken buldrer motoren igen. Maskinen glider fremad og lander sikkert efter 12 minutter i luften.

Bifaldet bruser op mod Svendsen.

Journalisten fra Middelfart Venstreblad skriver om sit møde med Svendsen lige efter turen:

"Vi trykkede hans hånd - den var iskold. Hans blik var anspændt som et dyrs, der er jaget. Hver nerve havde været i brug deroppe, hver bevægelse været afpasset, til der var fast grund under fødderne. Intet under, at flyvere hurtigt opgiver den levevej, som de kaster sig ind i med ungdommens friske evner. De slides op tomme for tomme."

Severinsen prøver igen, men intet vil lykkes for ham i aften. Motoren nægter at fungere.

Nu vil Svendsen prøve højdeflyvning, inden det bliver mørkt. Publikum ser en lille fugl svæve 400-500 meter oppe i luften over Fænø, Sindssygeanstalten og byen. Mange andre oplever det sælsomme syn. Helt ude i Nørre Aaby kan man se den sjældne fugl. Ja, endog et godt stykke inde over Jylland står folk stimlet sammen og beundrer det, der foregår i Middelfart. 14 minutter varer det. Jublen vil ingen ende tage, da Svendsen er landet. En gammel mand græder af glæde over, at han skulle opleve denne begivenhed ved sit livs vinter.

Svendsen bliver båret i guldstol foran publikum. Han er dagens store helt. Begejstringen lader sig ikke kontrollere. Ja, det påstås, at en Middelfart-dame har taget flyveren om halsen og givet ham et flyverkys.

Efter den aften har konsortium og flyvere fået mod på at fortsætte. Det er jo også en forretning. Konsortiet har slet ikke fået indtægter nok til at dække udgifterne. Flyverne koster 500 kr. pr.

flyvedag plus selvfølgelig opholdet til flyverne og deres hjælpere.

Svendsen har planer om at flyve over Lillebælt. For et år siden fløj han over Øresund, så må han også kunne flyve til Fredericia. Fabrikant Cohr i Fredericia udlover en pokal. Men Svendsen vil også have penge. 200 kr. er kravet. Det er meget, når han ikke lander i Fredericia. En journalist på Fredericia Dagblad får en ide: Der trykkes postkost med Liisbergs billede af Svendsen og hans maskine samt Svendsens navnetræk. Postkortene forsynes med adresser og kastes ned i Fredericia, hvor de overgives til postvæsenet, der stempler og udbringer dem til adressaterne.

- Det er noget, der vil pynte i et album, og det vil skaffe Fredericia en smuk flyvning, siger journalisten.

Ideen fænger. Svendsen betinger sig, at der sælges mindst 200 kort, som hver koster to kr. Salget går i gang i både Fredericia og Middelfart.

Humøret falder dog lidt i ugens løb. Der er aflysninger, fordi vejret ikke arter sig til flyvning. I et læserbrev i Middelfart Venstreblad er en landboer stødt over, at flyverne er ude at fiske, mens de billetbetalende på pladsen i den annoncerede flyveperiode venter på, at det bliver flyvevejr.

Pedersens pirrende lufttur

Torsdag den 31. august stilner vinden af, og kl. syv tør Svendsen gå på vingerne. Han flyver nogle runder over Hindsgavlhalvøen og kommer op i 200-300 meters højde, ja, næsten 400. Han standser motoren og laver glidende dyk ned mod de over 1000 publikummer, som først rammes af kuldegysninger og derefter bryder ud i endeløst

bifald, da han bare 30 meter over jorden starter motoren igen og stiger til vejrs.

Kommis Hansen fra Nørre Aaby og journalist Olav Pedersen fra Fyns Tidende i Odense er der. De bonfalder flyverne om en tur. Pedersen bliver den heldige og anbragt i en skrævende stilling på stangen bag Svendsens sæde. Meget plads er der ikke. Lidt vakkelvornet ser arrangementet ud. Men Pedersen trækker sixpencen ned i panden, slår frakkekraven op om ørene, og med en munter hilsen til sine forsamlede kolleger giver han sig Svendsen i vold.

Med et oresonderrivende spektakel pisker propellen luften lige bag ham. Da han ser, at omdrejningsmåleren viser 1400, er maskinen klar til start. Med rasende fart og lange hop drøner maskinen hen over græsmarken. Et øjeblik efter mærker Pedersen, hvorledes flyvemaskinen hæver sig; al stoden og ubehagelig vibreren er forbi. Han flyver, og skovene ligger under ham. Han læner sig hen over Svendsens skulder og ser ned. Han bliver overrasket over, at han ikke er svimmel. Det er nærmest som at fare hen ad landevejen i en hurtig automobil. Tilskuerne under dem vinker med hatte og tørklæder. De to vinker igen, mens de glider flyvepladsen rundt. Bag bakkerne skimter Pedersen Middelfart og til den anden side bæltet i en lang, blå stribe. Marker og skove dernede svinder bort, som bliver der trukket i dem af usynlige hænder. Køerne bliver forskrækket ved motorens brummen og galopperer i vild flugt over stubjorderne. En ensom, nysgerrig svale vil hilse på den store, fremmede fugl, men bliver blæst bort af det mægtige luftpres fra skruen. Just som de ligger i det sidste sving før nedstigningen, griber

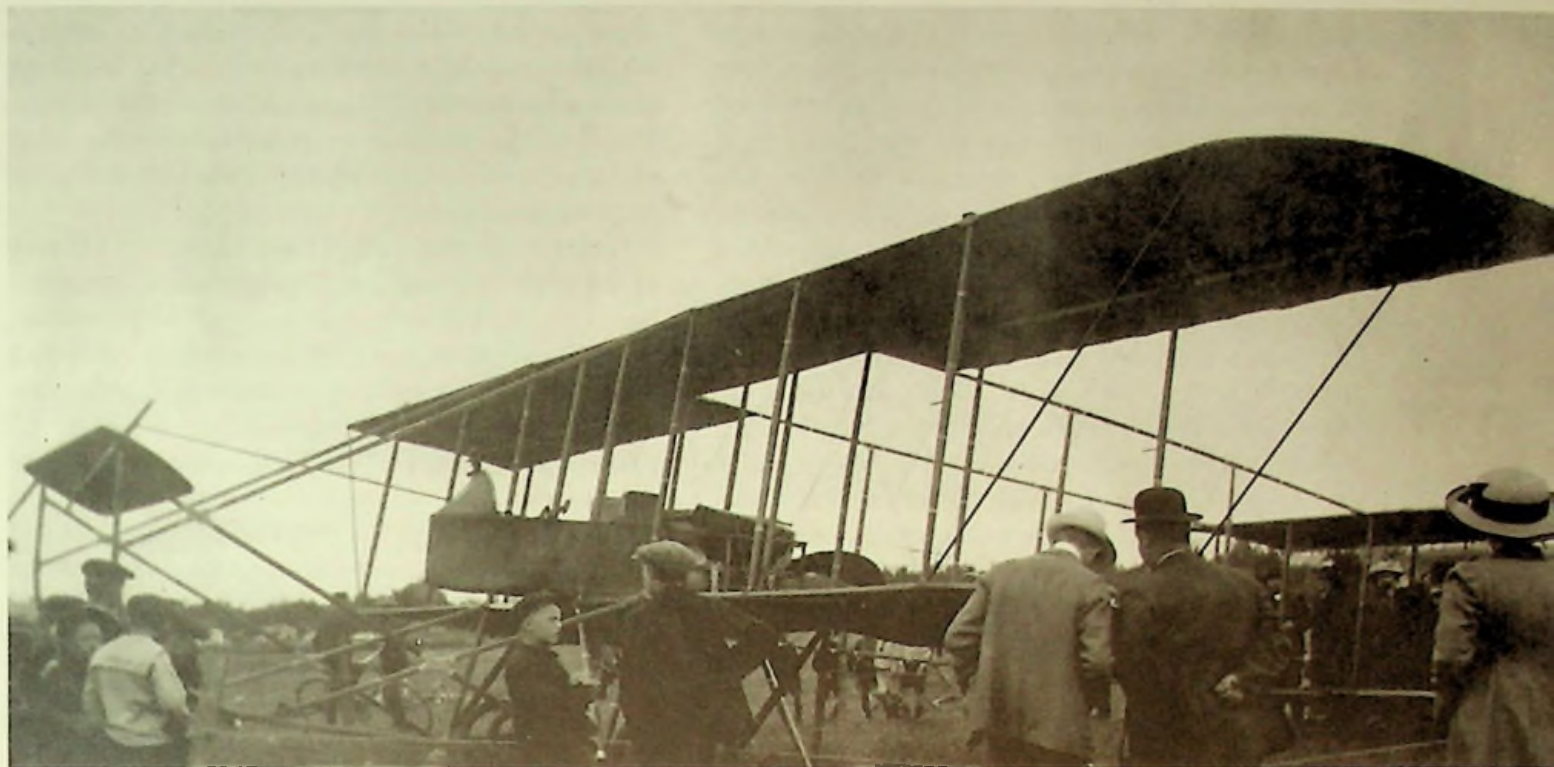
et heftigt vindstød maskinen. Den lægger sig over på venstre side, men en manøvre med balanceroret hindrer den i at kæntré. Da den atter er kommet på ret køl, bliver motoren standset, og i glideflugt går det nedad. Et øjeblik senere rører hjulene jorden, og efter en kort køretur over grønsværen står maskinen stille. Olav Pedersens første flyvetur på tre minutter er til ende.

- Det er selvfølgelig en egen pirrende følelse at vide sig svævende i voldsom fart over træer og mennesker. Skade kun, at den flyvetur var så kort, siger journalisten. Det skal ikke være hans sidste lufttur.

Verdens første luftpost til Fredericia

Som lørdag den 2. september skrider frem, bliver vejret bedre. Solen skinner, og vinden er svag. Det tegner til en rigtig god flyvedag. Hen under aften har omkring 1200 mennesker samlet sig på flyvepladsen. De venter forventningsfuldt på at opleve verdens første postflyvning. Først varmer Severinsen op med nogle mindre flyvninger henover pladsen. Kl. 7.01 træder Svendsen ud af hangaren iført sin gule voksdug-flyverdragt med sin redningsvest over. I en stor lomme har han en pakke med den post, han skal kaste ned i Fredericia. Det er godt 200 postkort, som postvæsenet i Fredericia skal stemple og videresende til modtagerne. Det er nogle frisktrykte eksemplarer af Middelfart Avis' eftermiddagsudgave til avisens abonnenter i Fredericia. Og det er breve fra Middelfart-avisredaktørerne til deres kollega på Fredericia Dagblad. Redaktør Eilersgaard fra Middelfart Avis slutter sit brev med:

- Måske vil disse linjer aldrig blive læst. Hvem ved, om de havner på Lillebælts bund. Lad os håbe



Publikum kigger på Severinsens maskine "Ørnen" på græsmarken ved Hindsgavl. Det var en dobbeltvinget, to-sædet Maurice Farman-maskine med en otte cylinder Renault-motor. Foto i Historiens Hus.

det bedste. – Svendsen stiger til vejrs. Han tager nogle runder over pladsen og kommer op i 700-800 meters højde. Han tager sin beslutning. Han krydser bæltet mod Lyngsodde og flyver tværs over Møllebugten til færgelejerne i havnen. Han følger voldene langs Østerstrand. Under ham på voldene er der tusindvis af mennesker, der vinker til ham, men deres hurraråb kan han ikke høre. Luftpostpakken skal kastes ned ved vandtårnet, men han tør ikke kaste den ned i menneskehavet på volden. Han vælger en mark lige uden for volden. Han tager pakken op af lommen og slynger den med al kraft ud til siden, så den ikke kommer i karambolage med propellen bag ham. Publikum ser en lille prik, der bliver større og større, dale ned fra himlen. Det varer næsten en evighed, inden pakken når jorden. Den bliver hurtigt fundet, og indholdet besørget. Verdens første postflyvning er en kendsgerning.

Nu skal Svendsen tilbage i modvind. Han kredser først over byen, som er på den anden ende. De, som ikke er på voldene, er i gaderne. Købmænd, kommisser og kunder er løbet ud på gaden. Der er barberer med kniven i hånd og kunder med indsæbede hoveder og serviet i hånden. Gæster fra cafeerne når ikke at tygge af munden, inden de løber ud. Alle stirrer op mod himlen, på flyveren og hans maskine.

Kun de få tilskuere ved Hindsgavl, der har en kikkert, kan følge flyveren over Fredericia. Alligevel skuer folk lige så meget mod nord som mod Severinsen, der er i gang med at lave ottetaller i luften over flyvepladsen. – Nu kommer Svendsen igen, råber en skarpsynet tilskuer. Maskinen bliver større og kan høres på pladsen. Svendsen er en overgang helt oppe i omtrent 1000 meters højde,

inden han kommer nærmere jorden igen. Han ser, at borgerne i Middelfart også er i gaderne. Besætningerne på skibene i havnen vinker til ham. Han tager en afstikker mod syd ud over Fænø og vender tilbage og lander på græsmarken efter 26 et halvt minut i luften.

Tilskuerne bryder ud i stormende ovationer. Flyvekonsortiets formand, trafikassistent Carstensen, iler hen til luftens behersker og trækker ham frem foran tilskuerne. Svendsen stritter lidt imod, men der er ingen kære mor. Han må modtage sin hyldest. Carstensen udbringer et leve for Nordens første luftpostbud. Hurraråb og klapsalver tordner mod himlen.

Middelfart Venstreblad skrev om følgende møde i luften:

”På hjemturen så man fra havnen et pudsigt syn: ovre fra Jyllands kyst fløj to vildænder lige foran Svendsens maskine, hvis motors voldsomme larm havde vækket dem. Ænderne var øjensynlig forbitrede over den nye, kæmpemæssige fugl, hvis ret til at færdes i luften de ikke respekterede, og derfor forsøgte at flyve fra ham, og de klarede sig stolt! Et øjeblik blev de bagefter, men snart indhentede de Svendsen og holdt sig klods op ad ham, indtil de forsvandt i Kongebroskoven.”

Kraftkarlens korte lufttur

Kommis Hansen fra Nørre Aaby har utålmodigt fulgt flyvningerne hele ugen. I aften er han med til at hylde Svendsen, men han holder sig tæt ved hangaren og flyverne. Severinsen er klar til endnu en tur, og nu får Hansen sit livs chance. Han kravler op og klemmer sig ned på sædet bag piloten. Så går det ellers hen over græsmarken. Maskinen letter,

men nogen stor tur bliver det ikke. Hansen er en kraftkarl på to hundrede pund. Med den ekstra last kommer maskinen kun op i 15-20 meters højde og runder pladsen et par gange, inden den går ned efter halvandet minut i luften.

- Jeg ville s'gu gerne have været højere op, erklærer kommissen, da han atter har benene sikkert på jorden. Hans drømme om selv at blive flyver er blevet næret.

- Jeg tror, jeg egner mig meget bedre til flyver end til at veje kaffe ud i fjerdingspund, lyder det optimistisk.

Hansen har fået opfyldt sit inderlige ønske, og Severinsen er blevet et sølvbæger rigere.

Godt for Hansen, at det er overstået. På Severinsens næste tur tager vinden maskinen, som begynder at slingre voldsomt. Han kommer ned, men lander så hårdt, at han slår to af hjulene i stykker. Publikum indser, at de ikke kan gøre krav på yderligere flyvninger. Det er nu engang en farlig sport. I aften går over 1000 mennesker mere end tilfredse hjem.

Efter flyvningerne er der fest på Behrendts Hotel med d'herrer Svendsen og Severinsen som midtpunkt. Klokken 12 bliver selskabet samlet i parketsalen. Der serveres punch, og begge flyvere får overrakt pokaler og præmier. Damernes ærespræmie for højdeflyvning tilfalder Svendsen: Et kaffeservice af sølv med måger i ophøjet arbejde. Severinsen får en sølvvase i ærespræmie for det mindste ottetal. Trafikassistent Carstensen holder en begejstret tale, hvor han hylder Svendsen ikke alene som sundflyveren, men også som bæltflyveren. Svendsen takker på flyvernes vegne Middelfart og omegns beboere for deres interesse for flyvesporten. Mange andre holder tale, og festen fortsætter til den lyse morgen. Lørdag er sidste

rigtige flyvedag. Selvom vejret er blevet dårligt igen, møder godt 1000 op på pladsen søndag. Både Svendsen og Severinsen kommer på vingerne, men der er ikke meget at råbe hurra for. Det bliver kun til nogle småture i lav højde i det blæsende vejr. Flyveugen er forbi.

Konsortiets udgifter til de to flyvere løber op i flere tusind kroner. De mange tusind tilskuere betaler gildet. Det ender med, at der er balance i konsortiets regnskab.

Robert Svendsen 1884-1938. Den unge mekaniker lærte at flyve i Frankrig i 1909. Hans arbejdsgiver købte et fly, som Svendsen fik i luften, og således blev han den første dansker, der rigtig fløj.

Han blev kendt som den første, der fløj over Øresund, hvilket skete i 1911. Allerede i 1912 trak han sig tilbage fra flyvesporten og levede som mekaniker og autoforhandler.

Søren Severinsen 1889-1972. Han blev mekaniker hos Svendsen i 1910. Byggede et fly sammen med Svendsen, men opnåede aldrig de store resultater - heller ikke i Middelfart. Så blev han bilsælger. I 1915 blev han indkaldt til forsvaret og uddannet til militærflyver. Året efter havarerede han og vendte tilbage til det sikre arbejde på landjorden i bilbranchen.

Denne artikel er skrevet som en rekonstruktion af begivenhederne på grundlag af avisartikler i Middelfart Venstreblad, Middelfart Avis og Middelfart Socialdemokrat. Desuden er brugt oplysninger fra Teknisk Museum, Helsingør, og Toni Mygdal-Meyers "Da danskerne fik vinger", Gyldendal 2002..