DTU Bibliotek

Denne fil er downloadet fra

Danmarks Tekniske Kulturarv

www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på *www.tekniskkulturarv.dk/about*

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

DTU Bibliotek Danmarks Tekniske Universitet | Anker Engelunds Vej 1 2800 Kgs. Lyngby | Tlf. 45 25 72 50 | bibliotek@dtu.dk www.bibliotek.dtu.dk

Lb. Nr. 1900

Grp. 79

Vore Flyvere.

Af Jens Ervø.

· NERVØ ·

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks Tekniske Højskole

629.130
Ervø

Grp. 79

ALFRED NERVØ

AF

JENS ERVØ

FRIEKSEMPLAR.

MED ILLUSTRATIONER

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks Tekniske Højskole

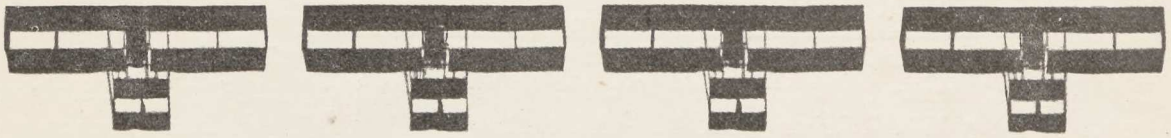
KØBENHAVN
JUL. GJELLERUPS FORLAG
1910

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.

Vouloir!

Alfred Nervø.

Portræt af Nervø, taget Dagen efter Københavnsflyvningen.



ALFRED NERVØ er født den 10de Oktober 1879 i København, hvor Faderen er Restauratør. Han gik i Efterslægtens Skole og tog Præliminæreksamen herfra. Kort Tid efter fik han Ansættelse paa de forenede Bryggeriers Kontor.

Det stillesiddende Liv var hans Natur imod og tilfredsstillede langt fra hans Ærgerrighed, han forsøgte sig da som Journalist og debuterede med en Række Noveller i „Verdensspejlet". I en af disse, hvortil han hentede sine Emner udelukkende fra Friluftslivets og Sportens Verden, behandlede han en Motorcykleturs Glæder og Anstrængelser. Det var første Gang, en dansk Skribent søgte at aabne Læseverdenens Øjne for „Bensinmotorens Poesi."

Den unge Motor-Poet, der var stærkt paavirket af Johannes V. Jensen, blev betroet det Hverv som „Verdensspejlets" Korrespondent at deltage i den første store Biltur her i Landet — fra Aalborg til København — og paa denne Udflugt stiftede han Bekendtskab med to Mænd, der fik en afgørende Indflydelse paa hans hele Udvikling, Opfinderen Ellehammer og den unge Skibsrheder Johnsen, der begge senere blev Aviatikere. (Johnsen, der var en af vor Bil- og Flyvesports bedste Pionerer, omkom som bekendt faa Aar efter — den 9de Februar 1910 — ved en Bilulykke i Frankrig).

Den 2den November 1905 blev Nervø Medarbejder ved „Politiken". Hans første Artikel hed: „Gennem Luften". Den handlede om Ellehammers lige opfundne Flyvemaskine og var udstyret med et Billede, paa hvilket man saa' en Flyvemaskine manøvrere over København Tage og Taarne. Under Billedet havde Nervø skrevet: — „En Drøm, der synes at blive til Virkelighed".

Det blev ham selv, der gjorde Drømmen til Virkelighed, da han knap 5 Aar efter, den 3die Juni 1910, fløj hen over København med sit Voisinapparat.

Fra 1905 har han været fast knyttet til „Politiken" som Bil- og Luftsportmedarbejder, og ved Siden heraf har han løst en Række andre journalistiske Opgaver som „Tagfatten mellem Jyden og Københavneren", under hvilken han standsede et Eksprestog.

Han var den første danske Journalist, der kørte Motorcykle, som han senere blev den første bilende og flyvende Journalist. Som flyvende Journalist er han den første i Verden. Hans Motorcykleture var smaa sportslige Bedrifter. Engang kørte han sammen med fire andre et Løb fra København til Frederikshavn. Han var den eneste, der gennemførte Turen. Han kørte og reparerede uafbrudt fra Lørdag Eftermiddag Klokken 4 til Mandag Morgen Klokken 7, da han som Sejrherre holdt sit Indtog i Frederikshavn.

Samme Aar kørte han langs Vesterhavet fra Skagen til Bovbjærg, følgende Strandkanten, hvor en Motorcykel aldrig var set før. Passagen var mange Steder yderst vanskelig, som ved Rubjærg Knude, hvor han maatte løfte Maskinen helt ud i Brændingen for at komme igennem. Et andet Sted maatte han bære de 200 Pund Staal omtrent halvanden Mil paa sine Skuldre, og de sidste 5 Mil af Rejsen kørte han med en knækket Forgaffel, men han gav ikke op, før han stod ved Maalet. Senere deltog han i de fleste Motorcykleløb, der har været afholdt her i Landet.

I 1906 blev han Bilist. Med en lille amerikansk Vogn berejste han hele Danmark, ogsaa Bornholm, hvor en Bil dengang var et Særsyn. Samme Aar førte han en fransk Vogn i det første Billøb Sjælland rundt og vandt første Præmie, idet han fuldendte Løbet uden noget Pointtab.

Opmuntret af Sejren købte han en Darraq, den langstrakte, røde Vogn, i hvilken han siden altid saas, og med den deltog han i en Række Væddekampe, blandt andre de to store Løb i Jylland, hvor han, skønt hans Vogn var den mindste deltagende, begge Gange fuldendte den over Hundrede danske Mil lange Tur og ved det ene af Løbene kom ind som Nr. 3.

Nervø og Ellehammer paa Motorcykle-Udflugt.

Efter at have gennempløjet Danmark paa Krys og Tværs, foretog han en Række store Bilrejser i Udlandet. I 1907 deltog han i èn 3-Ugers Tur gennem Tyskland og besøgte Hamborg, Osnabrück, Cøln og Frankfurt, hvor han overværede Kejserløbet i Taunus. Hjemrejsen gik over Würzburg, Nürnberg, Dresden og Berlin. Fire danske Vogne gjorde Turen i Fællesskab. — Nogen Tid efter kørte han med Johnsen til Belgien, hvor de overværede Ardennerløbet og besøgte Brüssel og Ostende.

I 1908 kørte Johnsen og Nervø i den førstes 90-Hestes „Itala", den største Vogn, der nogensinde har været i dansk Eje, paany til Udlandet. Paa een Dag, Turens første, kørte de fra Warnemünde til Grevenbrück, en Distance paa over Hundrede danske Mil. Et lignende Tempo holdtes paa hele Rejsen.

De gjorde Ophold i Londiniéres, hvor de overværede det sidste store, internationale Billøb og saa' Cisac og hans Mekaniker 10 Minutter før disse dræbtes. Hjemturen gik over Paris, Verdun, Metz.

Ellehammers Forsøg. Nervø overværer første Gang en veritabel Flyvning og stifter Bekendtskab med Wilbur Wright.

Da Ellehammer i Sommeren 1906 begyndte sine Eksperimenter paa „Lindholm", var Nervø den eneste udenforstaaende, der fik Adgang til Øen, hvor han fulgte Forsøgene med en aldrig svigtende Interesse, og efter at han i September samme Aar i Berlin havde været Tilskuer ved det internationale Gordon-

Nervø i sin Darraq.

Bennet-Væddeløb for Luftballoner, overværede han i December for første Gang en veritabel Flyvning — paa Højsletten Auvours i Nærheden af Le Mans.

Det var en meget interessant Flyvning, det var nemlig ved denne Lejlighed, at Wilbur Wright gjorde det dengang ingenlunde ufarlige Eksperiment at stoppe Motoren i Hundrede Meters Højde og lade sig dale ned. Nervø havde en Anbefalingsskrivelse med fra Gesandten Mr. Egan her i Byen til den berømte amerikanske Flyver, hvis Bekendtskab han gjorde. Wright lovede at tage ham med som Passager paa en af sine Flyvninger, men uforudsete Begivenheder kaldte Nervø hjem, inden Løftet kunde opfyldes.

Mødet med Wilbur Wright, som han har skildret i en Kronik i „Politiken", var af en saadan Indflydelse, at han fra det Øjeblik var fast bestemt paa selv at blive Flyver. Havde han haft Raad dertil, da var han bleven i Frankrig med det samme for at lære at flyve. Kun nødig forlod han Auvours. Paa Hjemvejen besøgte han den store Biludstilling i Paris, og straks efter sin Hjemkomst — i Februar 1909 — deltog han i det store aarlige Vinterløb Gøteborg—Stockholm, hvor han kontrollerede en af de sejrende Vogne og modtog et Sølvbæger som Anerkendelse for de udstaaede Strabadser. Turen, der kørtes i 20 Graders Frost, varede i 30 Timer uden længere Standsninger.

Det er sjældent, at en praktisk og ivrig Sportsmand som Nervø tillige er en god Stilist. Han er en Sprogets Mester, hvad man vil se af Kroniken om Wilbur Wright, som vi her optrykker. Den stod i „Politiken" den 3die Januar 1909.

Et Besøg hos Wilbur Wright.

204 Kilometer fra Paris, 15 Kilometer fra Le Mans paa et Højdedrag inde i en stor, øde Skov ligger Artilleriskydepladsen ved Auvours, hvor Wright uforstyrret har kunnet eksperimentere med sin Flyvemaskine, indtil nu, hvor han ikke behøver at eksperimentere mere, fordi han kan Kunsten, den før umulige: at flyve.

Jeg naaede derud en Dag ved Totiden. Det var Solskin og stille, det var omtrent som en Foraarsdag hjemme i Danmark. Der gik ogsaa et Par Heste og græssede inde paa en Mark, skønt vi var i December Maaned. Men derefter saas længe ikke noget levende Væsen. Landet var øde, mørke Lyngflader og lav forkrøblet Underskov skiftede stadig.

Ude til venstre dukker nogle Hytter og Barakker op. Det er Artillerilejren ved Auvours. Saa drejer der en Vej til venstre, og et Par Hundrede Alen nede ad denne forsvinder Skoven paa højre Side. Her er en stor, aaben Slette med blød Sandjord, langt nede falder den noget af, saa man ser langt ud over Skoven og Landet der; paa de andre tre Sider er Skovkanten flad og jævn som en Væg. Trods den store Forskel er der noget ved Stedet, der minder om Eremitagesletten derhjemme. Eremitagesletten uden det danske Bøge-Smil, mut og mørk. Der er rejst nogle høje Master til Mærke nede ved denne Ende, og et Stykke inde paa Sletten staar der et lille, firbenet Sprinkelværk af Træ, der ligner en mindre Rambuk. Der er en Del Mennesker henne omkring

det, og over deres Hoveder rager Flyvemaskinens øverste Plan op. Ude ved Vejen i Skovkanten ligger et lille Træskur, det er Wrights Hangar, og der holder en Snes Biler paa Række ved Siden af.

Det bruser pludselig løs med en Lyd som Maskinild, jeg kender godt nok den skarpe Metaltrommen, det er en Motor med fri Udblæsning, der arbejder. Jeg lytter efter Spektaklet. Pokkers saa præcist den Motor arbejder, det er Kram, der er i Orden. Men nu maa jeg have set, hvad der er at se, Manden og Maskinen, det kan ikke vente længere. Og jeg er i Galop inde over den bløde Sandslette. Jo det er godt nok Wright, han er nem nok at kende efter Fotografierne, en lang, tynd, glatraget Mand i Skindjakke, der gaar og pusler med Apparatet, ser efter hist og her, faar fat i en Skruenøgle og spænder nogle Møtriker, giver et Par Ordrer til de to Mekanikere og smiler med et ejendommeligt, beskedent og godlidende Smil, naar en Bekendt henvender nogle Ord til ham. Og Flyvemaskinen! Det første Indtryk er nogen Undren over, saa smalle Planerne viser sig at være, og derefter kommer Beundringen. Instinktmæssigt føler jeg, hvor det passer altsammen, hvor det er hensigtsmæssigt, et Hele, som der ikke hænger nogle tilfældige Ting paa, som er ganske frit for alt tilklistret Overflødighed. Der er de to Planer til at svæve paa, de staar stramme og stærke, afstivede paa den enkleste og simpleste Maade, saa de vilde kunne holde til Alverdens Pres. Der er Højderoret forude, Sideroret bagved, Motoren og de to lange, smalle og solide Skruer. Det kan ikke være simplere og solidere, end det er.

Nu bliver der gjort klar til Start, Vægten bliver hejset op i Stilladset, Tovene fastgjorte, Motoren, der har været standset efter Prøven, sættes i Gang igen, og Wright, der endnu en Gang har efterset alt, sætter sig paa Plads. Han trækker Huen godt ned over Hovedet, stemmer Fødderne imod og griber fat om de to Træhaandtag til Styringerne, prøver at vippe Rorene, lytter saa et Øjeblik til Motoren. Jo, alt er all right! Los! Og Flyvemaskinen kurer ud ad den korte Startskinne. Det gaar langtfra som Torden og Lynild, Farten er temmelig sindig, uden Rakettendenser, men der er aabenbart nok. For da Flyvemaskinen er ude ved den yderste Ende af Skinnen, vipper Wright Højderoret, og nu gaar han og hans Maskine skraat til Vejrs, jævnt og sindigt som en stor, tung Fugl, der maa til det, men ikke har noget Hastværk med at komme af Sted. De gaar hen over den lavere Del af Sletten, stigende ganske jævnt, vender saa langt derude. Flyvemaskinen lægger sig helt kælent paa Skraa i Kurven, præcis og lydig, vi kan tydelig se, hvor Planernes Yderender buer sig nedad og opefter for at give Ligevægten. Wright kommer sejlende tilbage hen over Hovederne paa os, han er vel nu omtrent et Par Hundrede Fod oppe, men hver enkelt lille Del ses skarpt mod den lyse Luft.

Det er første Gang, jeg ser et Menneske stikke til Vejrs et Hundrede Fod op og tage sig en Flyvetur i den Højde, og egentlig undrer det mig ikke, at Manden kan flyve. Det vidste jeg af Beretningerne, før jeg kom herud; og jeg hører langtfra til de Vantro. Menneskene, der af Naturen overladte til deres Ben er nogle af de langsomste Væsner, har ved Hjælp af deres Maskiner fuldstændig distanceret Alverdens Daahjorte og andre letbenede Skabninger. Hvorfor skulde de saa ikke, naar Tidens Fylde kommer, kunne tage det op med alle Himlens Fugle? Der er ingen Grænser for, hvad Mennesket kan, naar det først faar opdaget Omvejene, det maa bruge; og dem finder det jo altid lidt før eller senere. Men det, der nu slaar mig totalt med Forundring, det er Overdaadigheden i denne Amerikaners Kunnen. Hvor der er Overskud allerede! Død og Plage, den Mand kan ikke blot flyve, men han kan flyve lige saa sikkert og ubekymret hen over vore Hoveder, som jeg kan køre en Bil henad en Landevej. Der er ingen Forcering, ingen krampagtig Anspændelse, intet om, at det lige akkurat gaar og ligesaagodt kunde gaa mindre godt. Wright slaas ikke med sin Maskine, har ikke nødigt at anstrenge sig for at presse det nødvendige ud af den, han er fuldstændig Herre over den, den kan tydeligvis yde adskilligt mere, end den nu maa. Wright har vendt oppe ved den anden Ende af Sletten og kommer tilbage mod os, han gaar lidt nedefter, slentrer saa nonchalent af Sted, gaar lidt til venstre og lidt til højre, tager sig en lille, rask Luftrutchetur i smaa Bølger op og ned, laver et Par flotte Sving, stryger saa i fuldstændig vandret Linje tæt hen over Jorden, Flyvemaskinen lystrer blindt. Og da han kommer hen i Nærheden af os, afbryder han Tændingen og lander blidt, Maskinen sætter sig som en Fugl, den kurer sagtelig en halv Snes Alen gennem Sandet og staar saa støt og roligt.

Der er en hel Del af den engelske Aëro-Klubs Medlemmer til Stede foruden udskillige celebre Franskmænd, og alle farer vi til, raabende, begejstrede. Det var der dog ingen af os, der havde troet. Den eneste, der er uanfægtet, er Wright selv. Han smiler til os, dette underlige, lidt forlegne Smil. Jeg kan se paa ham, hvad der er i Vejen. Det er ganske simpelt blevet en Selvfølgelighed for ham, han er ved at more sig lidt paa vore Vegne, han tager det saaledes, som vi vilde tage det, hvis der kom en skikkelig Bondemand, der aldrig havde set en Bil før, hen til os og himlede af Begejstring over, hvad vi kunde præstere med den, naar vi trillede forholdsvis sindigt ud ad Landevejen. Herregud, det hele er jo ganske naturligt, og dette her er jo ikke noget særligt at tale om, der er meget endnu.

Wright véd, at der er meget endnu, og han mener, det er bedst vi faar Lejlighed til at se endnu lidt mere af det, saa bliver der lidt mere Rimelighed i Begejstringen. Altsaa gør han klar til Start igen og gaar til Vejrs, og denne Gang er det Alvor med Højden. Han gaar et Slag ned over Terrænet, stiger stadig og fuldstændig jævnt, og da han kommer tilbage, er han allerede 2—300 Fod til Vejrs, saa højt, at han og Apparatet ser helt diminutivt ud. Og der oppe sejler han blidelig af Sted, det gaar saa jævnt og roligt, der er intet hæsblæsende over hans Flugt. Vi kan høre paa Motorens Trommen, at den gør sit normale Omdrejningsantal, men Skruerne er saaledes afgearede, at det synes os, de roterer forbavsende langsomt, der er intet malende Hvirvelhjul, man kan omtrent følge deres Blink i Blink under Omdrejningen. Det giver et Præg af Ro, der virker paa os Tilskuere. Flyvningen gaar os ikke paa Nerverne som f. Eks. et Bil-Væddeløb, hvor det gaar løs lige til Grænselinjen. Men nu er det, Wright mener, det er bedst, vi faar hele Resten paa en Gang og faar sat Ner-

verne paa Prøve. Han er kommen sejlende tilbage i den samme Højde, han er, for at tage det populære Hjemmemaal oppe i to–tre Gange Rundetaarns Højde, og der afbryder han pludselig Tændingen, Motor og Skruer standser øjeblikkelig, det hele er i Staa i et Nu. Det giver et Gisp i Tilskuerne, er dette her frivilligt, eller er det en af Tilfældets Nederdrægtigheder. Skal vi nu, ligesom vi har staaet og følt os paa den ukuelige Menneskeheds Vegne have den Tort, at han dratter ned lige for Næsen af os og brækker Halsen? Aa nej, det er kun Amerikanerens Maade at spøge paa, han sidder og tager sig et godt Grin ad Forskrækkelsen rundt omkring, mens han ganske langsomt svæver nedefter som en Fugl, der staar paa Vingerne. Og da han er nogle faa Alen fra Jorden, vipper han igen Højderoret, og „Dyret" stopper op i Farten, stejler bogstaveligt og sætter sig blidt paa Gumpen i Sandet; det er at se til fuldstændig, som naar en Gaas vander med Agterpartiet, inden den er i Ro paa Vandoverfladen. Man kan se Flyvemaskinens Spor i det bløde Sand. De tynde Slædemeder, som man kunde brække over Knæet, saa spinkle er de, har ridset to Streger, der er en 3–4 Alen. Det er det hele. Færdig!

Det er blevet omtrent mørkt nu, altsaa maa der stoppes for i Dag. Der bliver klodset et Par Hjul under, og en Bil trækker Flyvemaskinen over til Hangaren. Wright, der har faaet de Begejstrede fra Haanden, tager stadig fat med og vaager over, at Apparatet behandles som det skal. Det lykkes mig dog at faa fat i ham et Øjeblik, og rent ud sagt, dette her vil jeg Pokkers gerne prøve. Om han vil tage mig med som Passager. Jo, det har han aldeles ikke noget imod, men Wright er en forsigtig Mand, han tør ikke love mig noget i disse Dage. Han maa, naar Vejret er gunstigt, benytte Lejligheden til at sætte ny Tidsrekord for Michelin-Præmien. Den Aviatiker, der ved Aarets Udgang har Rekorden, faar 20,000 Francs. Og Farmann og de andre Franskmænd har jo travlt nu de sidste Dage i Aaret. Saa han maa passe lidt paa. Hvilket han for Resten gjorde ved et Par Dage efter at flyve 100 Kilometer paa to Timer og i indtil 100 Fods Højde uden nogen Mellemlanding.

Men jeg faar altsaa trøste mig med den Besked foreløbig og lover saa at komme igen i Januar eller Februar. Wright smiler: Saa kan han sikkert opfylde mit beskedne Ønske. Good bye!

Men medens jeg kører gennem Mørket ind til Le Mans, tænker jeg paa, om vi ogsaa denne Gang skal komme ligesaa meget bagefter derhjemme, som vi gjorde sidst. Sidst var med Bilerne. I den danske Rigsdag omtales de endnu med forsigtig Tagen Afstand som Fremtidens Køretøjer. Imens sælger Frankrig alene til Udlandet for 150 Millioner Francs om Aaret af dem. For et Aar siden kunde man endnu ikke flyve 1 Kilometer, nu flyver man 100 og gaar derefter ned i 5 Minutter for at fylde Benzin paa og flyver endnu hundrede. Der er ingen Grænse mere. Om et Aar – ikke ti, men et eneste – er der i Hundredvis af Aëroplaner i Brug i Frankrig. Den franske Stat bevilger Penge til Understøttelse af Aviatikerne, Paris bevilger Penge, Provinsbyerne og private Rigfolk kappes om at udsætte Præmier for nye Præstationer. Alene i Smaapræmier paa 1000 Francs Stykket er der et halvt Hundrede. 1000 Francs til den første Dame, der selv styrer en Flyvemaskine en Kilometer. 1000 Francs til den første franske Officer, der flyver en Kilometer med en Maskine, der tilhører ham selv, 1000 Francs til den første Aviatiker, der starter fra en Landevej med Træer, osv. Og der er Præmier paa 2, 5, 10, 20 og 50,000 Francs. Dertil kommer saa Løbene. Den franske Bil-Klub har taget sig af Sagen og udsætter 200,000 Francs i Præmier ved en Kapflyvning i 1909, Aëro-Klubben udsætter 100,000 Francs ved en, de store Badesteder kappes om at afholde Flyvemaskin-Konkurrencer. I Monte Carlo er der 100,000 Francs at vinde, i Spa bliver der en lignende Sum osv. Det er Alvor nu! Og Fabrikerne arbejder for fuld Kraft. Det franske Syndikat, der har købt Brødrene Wrights Patenter, bygger 50 Maskiner. De er til Salg for ca. 15,000 Kr. Stykket, men man skal vist skynde sig, hvis man vil have nogle af dem. Og kan det tænkes, at der er en eneste Mand i Danmark, der sørgede for at komme med her? Eller er det Naturens Lov, at en Dansker, der vil anvende 15,000 Kr. for ham nogenlunde overflødige Kroner, uvægerligt køber et Ridderkors for dem eller sætter dem i en af „Bevægelserne", Forsvars- eller Smudspresse, eller en anden med udpræget national Patos – – –

De første Forsøg paa at faa en Flyvemaskine til Danmark.

I Foraaret 1909 begyndte Nervø at interessere en Kres af Venner for Anskaffelsen af en Flyvemaskine til Danmark. Det viste sig at være meget vanskeligt, da Fabrikationen dengang endnu var paa Begynderstadiet. Nervø saa', at der godt kunde gaa lang Tid, inden det lykkedes

Skibsrheder Johnsen tilvenstre og Nervø.
Et Hvil under Bilturen.

ham at faa sin egen Maskine, og han indledede derfor Underhandlinger med det franske Wrightsyndikat om at sende en Flyver herop.

I Haag traf han sammen med Selskabets Direktør, Clemenceau, en Søn af den tidligere Ministerpræsident, samt Aviatikeren Lefébvre, der senere slog sig ihjel i Juvissy. Nervø overværede under dette Møde i Haag Lefébvres Forsøg med den eneste Maskine, som Wright-Syndikatet dengang ejede, og det lykkedes ham at slutte Kontrakt om en Flyvning i Danmark. Syndikatet brød imidlertid i sidste Øjeblik Kontrakten og sendte Maskinen til den store Reimsuge i Stedet.

Kanalflyvningen.

Mens Nervø var i Haag, sendte Latham sin Maskine til Calais, og Nervø rejste da straks hertil for som Korrespondent at overvære Kanalflyvningerne. Han opholdt sig i Calais en Uges Tid og gjorde Lathams Bekendtskab. Paa Hjemvejen drog han til Frankfurt, hvor den første, internationale Luftskibsfartsudstilling „Ila" netop var bleven aabnet.

Under Flyveugen i Frankfurt.

Billøbet Harparanda-Stockholm.

Lige Hjemkommen fra Frankfurt rejste han med den kendte Bilist, Grosserer Gustan M. Salomonsen, den senere Flyvesportmæcén, til Sverig for at deltage i Billøbet Harparanda-Stockholm. Efter nogle Dages Ophold i Sverigs nordligste By, hvor Solen skinnede hele Døgnet, startedes det interessante Løb, der paa sin 200 Mil lange Strækning førte ned langs Kysten gennem Sverigs smukkeste og ejendommeligste Egne.

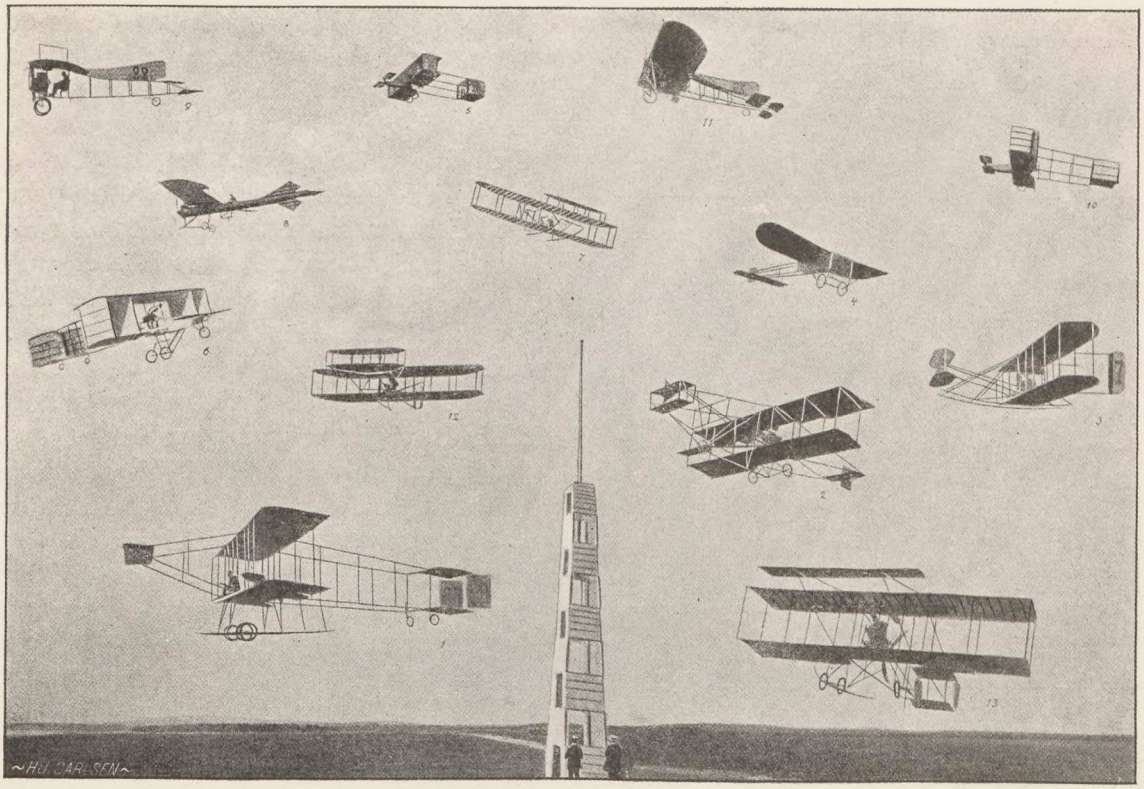
Vejene var slette for Bilkørsel, saa det var en meget anstrengende Tur. Der var mange Terrænvanskeligheder som Færgning over Elve og Kørsel gennem Granskove og bakket Højland, men Rejsen vandt i Interesse derved, at den førte gennem Land, hvor Biler hidtil var ukendte. I August 1909 deltog Nervø i de to store Billøb herhjemme, Fyen rundt og Jyllandsløbet, og hermed slutter foreløbig hans Løbebane som Bilist, — kort Tid efter blev han Aviatiker.

Reimsugen.

Faa Dage efter Jyllandsløbet rejste han til Frankrig for at overvære den første store Flyveuge, den berømte Uge i Reims, hvor man for første Gang havde Lejlighed til at se over 30 Aëroplaner af alle Systemer i Brug samtidig, og hvor Verdensrekorden i 3 Dage forbedredes gennem Lathams, Farmans og Paulhans glimrende Flyvninger.

Nervøs første Flyvemaskine købes.

Under Opholdet i Reims, hvor ogsaa en Mængde flyveinteresserede Danske var tilstede, købte Nervø med Støtte fra



Fra den store Flyveuge i Reims.

1. Henry Farman (Farman-Todækker), 2. Grev Lambert (Wright-Todækker), 3. Glenn Curtiss (Herring-Curtiss-Todækker), 4. Delagrange (Blériot-Endækker), 5. Paulhan (Voisin-Todækker), 6. Bunau-Varilla (Voisin-Todækker), 7. Lefebvre (Wright-Todækker), 8. Hubert Latham (Antoinette-Endækker), 9. Blériot (Blériot-Endækker), 10. Legagneux (Voisin-Todækker), 11. Leblanc (Blériot-Endækker), 12. Tissandier (Wright-Todækker), 13. Sommer (Farman-Todækker).

Grosserer Gustav M. Salomonsen sin første Flyvemaskine. Det var et Voisin-Apparat med Gnom-Motor, og saa snart Reimsugen sluttede, rejste han til Paris for endelig at ordne Handelen. Mens han opholdt sig her, aabnedes den første store Udstilling af Flyvemaskiner, samme Dag forøvrigt, som det styrbare Luftskib „Republique" gik til Grunde.

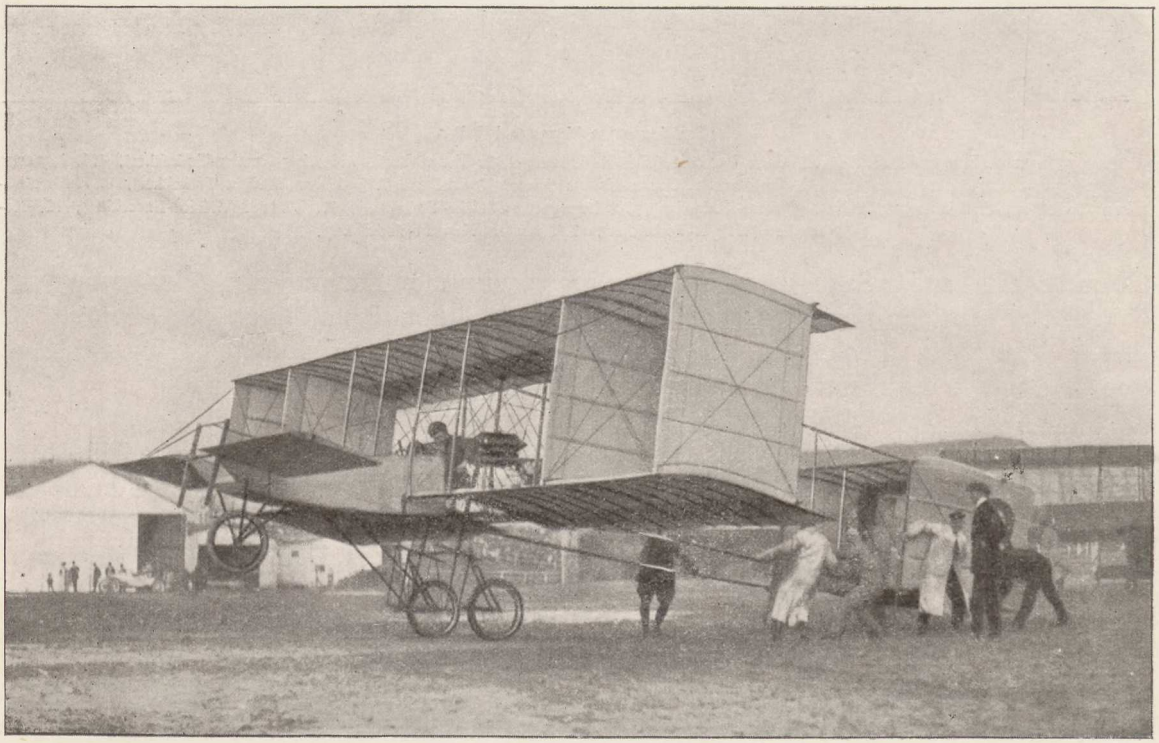
Flyveskolen i Mourmelon.

Opfyldt af lykkelige Forventninger drog Nervø til Mourmelon, den lille verdenskendte Aviatikerby, en Snes Kilometer fra Reims, for at lære at flyve. Det var fra Mourmelon, at Farman gjorde den første Aëroplanrejse, der nogensinde er bleven foretaget, fra Mourmelon til Reims. Baade Farman, Blériot, Voisin og Antoinette har deres Flyveskoler i Mourmelon, og de fleste af de Aviatikere, der nu har Verdensry, har gjort deres første, famlende Forsøg her.

Nervø blev undervist af Voisins Lærer Colliex. Han var paa Hold med 6—7 andre Aviatiker-Elever, hvoriblandt Danskeren Svendsen, Englænderen Mortimer Singer, der kom alvorlig til Skade under Flyveugen i Ægypten i Januar 1910, Tyskeren Schlüter, der fik alvorlige Kvæstelser ved en Nedstyrtning i Tyskland, Franskmanden Poillot, Medarbejder ved det store franske Sportsblad „L'Auto" og flere.

Nervøs Lærer, Colliex.

Opholdet i Mourmelon strakte sig over 3 Uger med daglige Øvelser ved Solopgang. Naar det blæste, samledes Aviatikerne i den lille, morsomme „Bar de l'Aviation", hvor de drak Chokolade og ventede paa stille Vejr, mens Fonografen spillede de sidste Pariser-melodier for det brogede Selskab. Nervø havde under hele Læretiden ikke et eneste Uheld, hvad der anses for et godt Varsel for Fremtiden. Han havde i Mourmelon næsten daglig Lejlighed til at overvære Flyvninger af Latham, Farman og andre af de bedste Flyvere, med hvem han logerede paa Byens eneste Hotel „L'Europe". Inden sin Bortrejse deltog han i en Fest, som den lille By gav til Ære for Aviatikerne. Han har skildret Læretiden i Mourmelon i en Artikel i „Gads danske Magasin" og Festen for Aviatikerne i en Kronik i „Politiken".



Nervø starter med sin første Maskine i Frankfurt am Main.

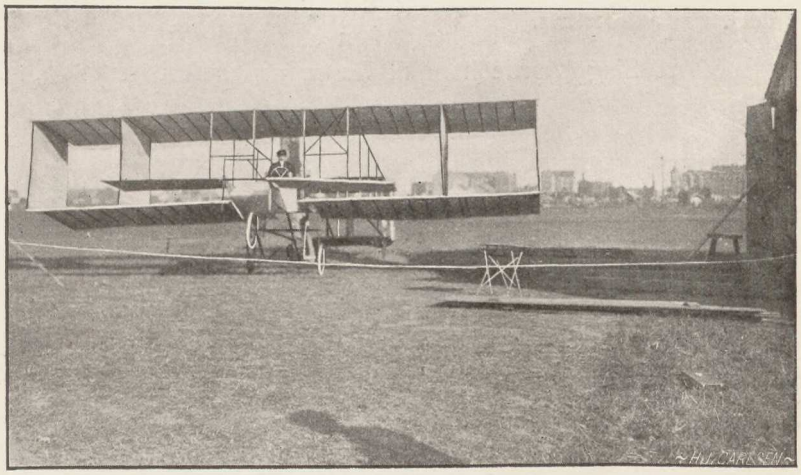
De første Forsøg med egen Maskine.

Fra Mourmelon kørte han efter endt Læretid med Grosserer Salomonsen i Bil til Paris, hvor hans Maskine stod færdig paa Brødrene Voisins Værft i Issy les Moulineaux, det samme Sted, hvor Farman kun halvandet Aar forinden fløj den berømte første Kilometer i lukket Bane, en Bedrift, der indbragte ham 50,000 Francs.

Nervø foretog her nogle Prøveflyvninger med sin ny Maskine, og de lykkedes fortræffeligt. Han fik straks Lejlighed til at vise sin Koldblodighed, idet der under en af de første Opstigninger skete det Uheld, at Sideroret kom i Uorden midt i et Sving i 5 Meters Højde, men han bragte dog Maskinen lykkelig til Jorden. Hans første Forsøg i Issy les Moulineaux vakte saa megen Opmærksomhed, at han straks modtog et fordelagtigt Tilbud fra Luftskibsfartudstillingen i Frankfurt am Main.

De første Præmier.

Der blev sikret ham 4,500 Mk. i Honorar for en Uges Flyvning foruden alle Omkostninger til Transport, Ophold osv. Desuden vandt han ved denne sin første offentlige Optræden 4,000 Mk. i Præmier. I Konkurrencen om, hvem der kunde flyve langsomst, tog han første Præmie, 3,000 Mk., de Caters tog Andenpræmien. Desuden var der udsat Præmier for det største Antal Flyvninger under hele Ugen, og af disse tog Nervø 3die Præmie, 1000 Mk. Bleriot var Nr. 1 og de Caters Nr. 2.



Fra Flyvebanen paa Amager.

Ved den endelige Opgørelse af samtlige Resultater blev Nervø Nr. 5 af 10 Flyvere. Efter ham kom baade Latham, Calderara og flere. Efter en saa heldig Debut, strømmede det naturligt ind med Tilbud alle Vegne fra, og der blev blandt andet sluttet Kontrakt om en Række Flyvninger under Ugen i Antwerpen.

Det første Uheld.

Men Skæbnen vilde det anderledes. Paa den sidste Dag i Frankfurt havde Nervø sit første, større Uheld. Han fløj med stor Kraft mod en Jordvold og knuste hele Fordelen paa Maskinen lige ind til Rattet. Selv slap han uskadt fra Kollisionen. Dermed var de saa lykkeligt begyndte Flyvninger afbrudte. Der herskede saa stor Travlhed paa de franske Fabriker, at det var umuligt at faa Maskinen rettidig færdig, og saa nødig han vilde, maatte han sende Afbud til Antwerpen. Dette skete i Efteraaret 1909; det indtrædende blæsende Vejrlig gjorde, at Flyvningerne rundt om af sig selv ophørte, og Tilfældet vilde, at Nervø ikke mere skulde komme til at flyve med den Maskine, hvormed han havde vundet sine første Laurbær, den gik senere over til Svendsen.

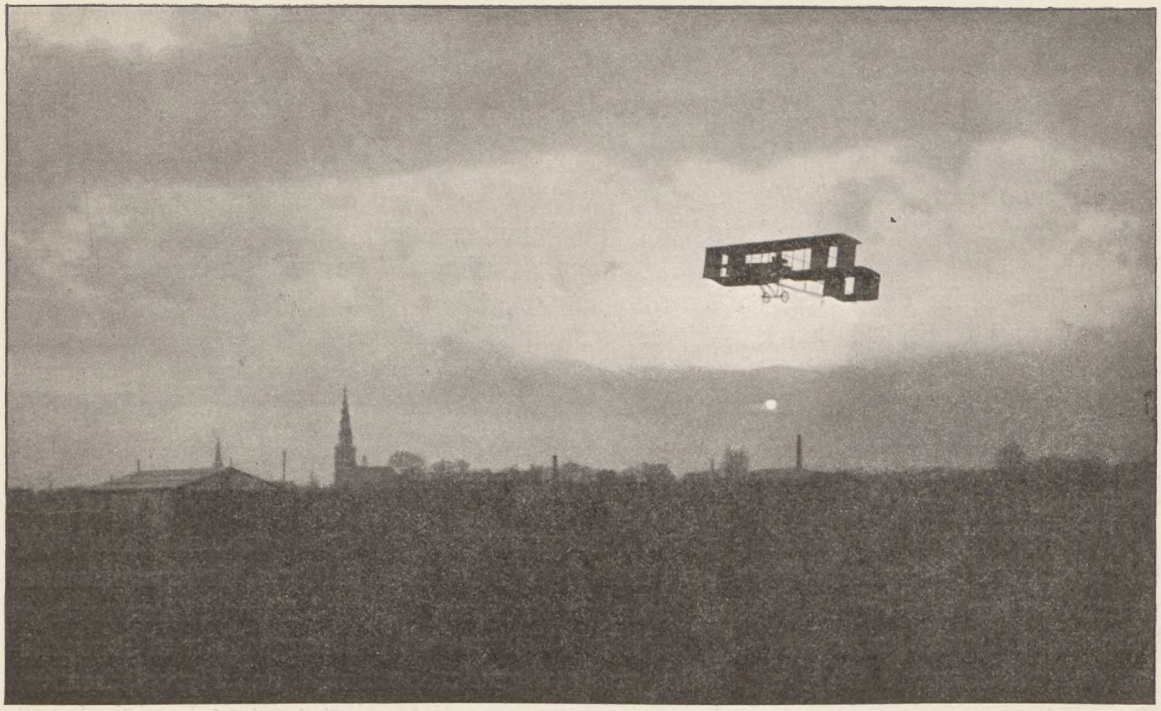
TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks Tekniske Højskole

Flyvebanen paa Amager. I Foraaret 1910 fik København omsider en fast Flyveplads paa Krigsministeriets Fælleder ved Kløvermarksvejen paa Amager, og samtidig dukkede en Række begyndende danske Aviatikere op. Foruden Folmer Hansen, der den Gang allerede — desværre uden større Held — havde forsøgt sig paa Væddeløbsbanen ved Klampenborg, og Ellehammer, begyndte Thorup, Svendsen, H. C. Christiansen og Grev Moltke at træne.

Nervø, der selv var uden Maskine, hilste med Glæde de mange opdukkende Konkurrenter, medens han i sit stille Sind ventede paa en Lejlighed til at vise sine Landsmænd, hvad han duede til. Det lykkedes ham i Løbet af forholdsvis kort Tid at faa dannet et Aktieselskab, som købte hans nuværende Voisin-Apparat, der tidligere har tilhørt Rougier. Med denne Maskine vandt Rougier baade Berlinerugen (70,000 Mark) og Antwerpenugen (25,000 Francs). Der syntes at være Held ved dette Apparat, og i Begyndelsen af Maj kunde Nervø for første Gang vise sig svævende over dansk Jord med det.

Flyvningen over København. Lykkelig over atter at være bleven aktiv Aviatiker, trænede han i Stilhed Aften efter Aften, til han den tredje Juni udførte den Bedrift, der med et Slag gjorde ham til Danmarks mest omtalte Mand og lagde Grunden til hans Verdensry.

Ved Rattet. Fot. H. Damgaard.



Nervø træner. Fot. H. Damgaard.

Han var den Aften som alle de foregaaende stilfærdig og smilende, rolig og uanfægtet, baade før og efter den beundringsværdige Flyvning. Da han ved 8½-Tiden gik til Vejrs fra Pladsen, vidste ingen, end ikke hans nærmeste Venner, hvad han havde for. Men da han sejlede ud over Vandet og hen over Københavns Tage og Taarne, da han i Ordets bogstavelige Forstand lagde Hovedstaden for sine Fødder, følte man, at der dog ikke skete andet, end hvad man havde ventet af ham. Han vovede Livet for sin Sag, og Heldet fulgte den dristige.

Da han efter 20 Minutters Sejlads hen over Byen vendte tilbage fra den modsatte Retning af den, han var gaaet bort i, og landede roligt og sikkert paa samme Sted, hvorfra han var steget op, var der ikke den ringeste Bevægelse at spore hos ham, og da Jubelen fra de Tusinder af begejstrede Bysbørn slog sammen om ham, da han omfavnedes og bares i Guldstol og bestormedes af Interviewere, tog han det hele saa roligt, som om det var en ganske dagligdags Begivenhed. Næppe en Time efter den lykkeligt tilendebragte Aëroplanrejse, sad han paa Redaktionskontoret og skrev om sine Indtryk fra Turen, skrev derom med samme Ro og i de samme jævne Ord, som om det var et af hans sædvanlige Flyvereferater. Samme Aften tog han Beslutningen om at flyve over Sundet.

Den eneste, der kunde have anet noget om hans Byflyvning, var hans Fader. Om Aftenen ved 6½-Tiden, da Nervø forlod Hjemmet i Amaliegade for at tage ud paa Flyvepladsen, sagde Faderen netop til ham i Døren:

— Kommer Du aldrig denne Vej, saa vi ogsaa kan faa Dig at se?

— Jo, jeg kommer om et Par Timer, svarede Nervø, idet han gik.

Faderen troede, at det var Spøg, men da han to Timer efter var paa Vejen til Grønningen, hvor han plejer at gaa sin Aftentur, var han saa lykkelig at se sin Søn flyve gennem Luften, — og Synet kaldte Glædestaarer frem i den gamle Mands Øjne.

Nervøs Flyvning over København var den ottende af alle tidligere Byflyvninger. Grev Lambert og Dubonnet havde dengang allerede fløjet over Paris, Latham og Frey over Berlin, Wilbur Wright og Curtiss over New York og Wiencziers over Strassburg. Samme Aften som Nervø fløj over København, kløvede Englænderen Graham White med sin Propel den londonske Taage. En Række Storstæder som Bryssel, Wien, Rom, Chikago, St. Petersborg, Stockholm og Christiania havde derimod paa det Tidspunkt endnu ingen Byflyvning haft.

Flyvningen over Sundet.

Allerede Dagen efter Byflyvningen begyndte Nervø at træffe Forberedelser til at flyve over Sundet fra København til Malmø, og Rygterne om, at den svenske Aviatiker, Baron Cederstrøm og mulig ogsaa Grev Moltke, den sidste med Ellehammers Maskine, vilde søge at komme ham i Forkøbet, fremskyndte Forarbejderne.

Krigsministeriet og en Række private Motorbaadsejere, paatog sig med stor Beredvillighed at forrette Sikkerhedstjeneste paa Vandet, og den 10de Juni gik Undervandsbaaden under Kommando af Præmierløjtnant Recknitzer for første Gang ud. Samme Aften rejste en Skare københavnske Journalister og Fotografer til Malmø, og paa begge Sider af Sundet tilbragtes de kommende Dage og Nætter under stigende Spænding. Paa Flyvepladsen ved København især udfoldede der sig i de lyse, lune Nætter et Folkeliv og en Lystighed, som man længe vil mindes. Nervø holdt sig klar til at starte baade Nat og Dag, men enten blæste det, eller ogsaa var Motoren i Uorden.

Endelig Natten mellem den 21de og 22de syntes det at skulle lykkes. Vejret var nogenlunde roligt, Motoren arbejdede tilsyneladende godt, og Nervø besluttede sig da til, dreven frem af Publikums Utaalmodighed, at starte Klokken 1 Nat til Trods for, at det paa det Tidspunkt endnu var mørkt. Det var tillige saa taaget, at Aviatikeren og Tilskuerne forsvandt for hverandres Øjne omtrent i samme Øjeblik, den første hævede sig fra Jorden. Det endte da ogsaa galt. Under sin første Runde for at komme til Vejrs, løb Nervø i Mørket mod nogle Telefonmaster paa et af Forterne; derved tabte han Ligevægten og landede i Grøften, selv uskadt, men med en knust Maskine. Hans Popularitet led dog intet Skaar ved dette Uheld. Nervø er ubestridt endnu Danmarks mest omtalte Mand.

Gudmund Hentzes Nervø-Medaille.

KIHLS BOGTRYKKERI - KØBENHAVN