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. 1901
Grp. 72.

# Vore Flyvere.

Af Jens Ervø.

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling

Cederström.

# Cederström

# Svendsen

629.130 9
Sve

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks Tekniske Højskole

FRIEKSEMPLAR.

Sep. 79

# CEDERSTRÖM ⁘ SVENDSEN

AF

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.

JENS ERVØ

MED ILLUSTRATIONER

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

KØBENHAVN
JUL. GJELLERUPS FORLAG
1910

L'AÉRO-CLUB
DE FRANCE
PARIS

Certifie que

Mr le Baron Carl de Cederström
né à Stockholm
le 5 Mars 1867
de nationalité Suédoise

a été nommé

PILOTE-AVIATEUR

le 2 Mai 1910

N° 74

LE PRÉSIDENT.
de la
Commission d'Aviation.

à la Commission d'Aviation
de l'Aéro-Club de France

A. Meurn

P ire

Signature du Titulaire.

Carl Cederström
Stockholm.

**Cederströms Aviatiker-Kort, udstedt af den franske Aéro-Klub.**

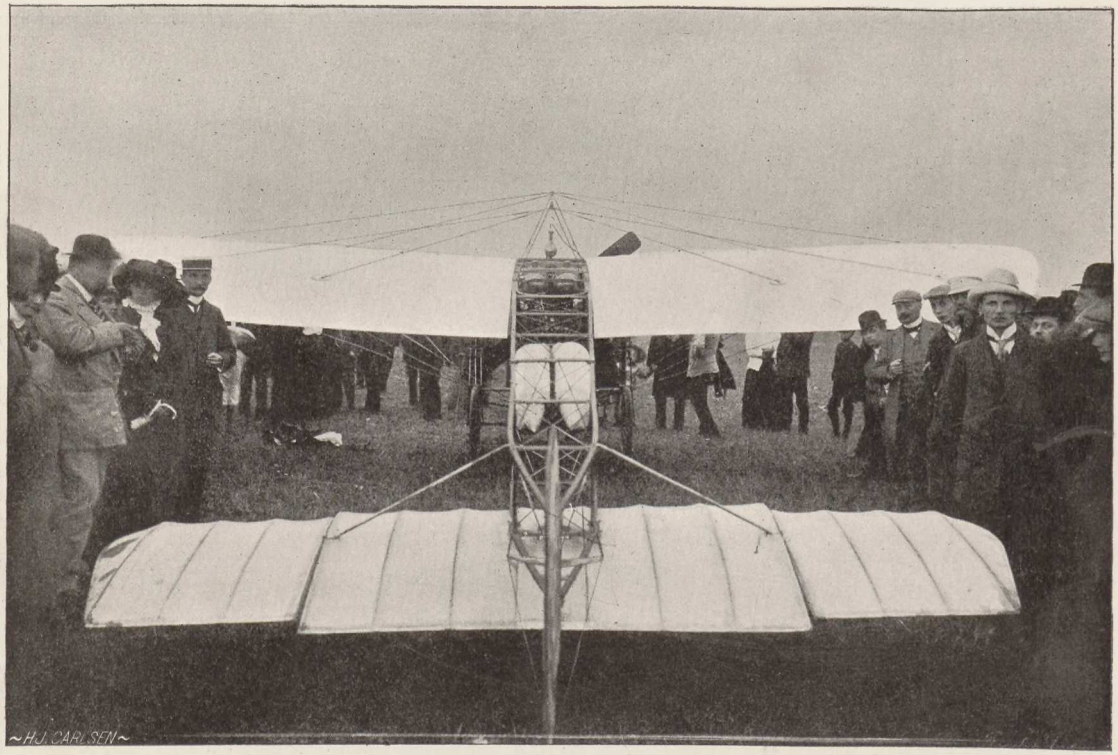
Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling

BARON CARL CEDERSTRÖM er født den 5te Marts 1867 i Stockholm. Han er den ældste skandinaviske Flyver. Faderen var den kendte Videnskabsmand Dr. phil. Anders Cederstrøm.

Fra sin tidligste Ungdom dyrkede han Sporten, især Gymnastik og Jagt, og efter at have taget Landbrugseksamen, et Studium, der ikke interesserede ham synderligt, blev han Bilist. Han er den, der har indført de fleste Biler til Sverig, i det sidste Aar har han som administrerende Direktør for Bilaktiebolaget i Stockholm importeret over Hundrede franske Vogne.

Det var især Efterretningen om Blériots Flyvning over den engelske Kanal i Juli 1909, der vakte hans stormende Interesse for denne ny Sport. Den Kendsgerning, at Mennesket nu kunde flyve, baade over Land og Vand, var i sig selv begejstrende nok. Hertil føjede sig Tanken om, i hvor kort Tid, dette store Resultat var naaet, man maatte ane en rivende Videreudvikling, en Menneskets Sejersgang gennem Luften, og det stod straks Cederström klart, at dette maatte han være med til, her var endelig et Virkefelt, som fuldt ud tilfredsstillede ham.

Da det blev bekendt i Sverig, at han vilde være Aviatiker, rystede man paa Hovederne, ingen tog det alvorligt. Det lykkedes dog forholdsvis hurtigt Cederström at in-




**Cederstrøms Maskine „Bilbol" parat til at flyve over Sundet. De to hvide Poser i Midten er Luftsække, som holder Apparatet flydende, hvis det skulde falde i Vandet. Maskinen er set bagfra.**

teressere en af sine nærmeste Venner, Bankdirektør Ernest Thiel, for Sagen. Hr. Thiel stillede øjeblikkelig de nødvendige Penge til hans Disposition og bad ham ufortøvet realisere sine Planer.

**Cederström ser Blériot flyve og gør hans Bekendtskab.**

Cederström rejste straks Syd paa for at blive Aviatiker, og under Flyve-Ugen i Cøln i September 1909 overværede han for første Gang i sit Liv en Flyvning. Han saa her Blériot, Paulhan og flere, og det var især den førstes overlegne Kunnen, der imponerede ham.

Cederström mente ved denne Lejlighed at konstatere Biplanets Underlegenhed overfor Monoplanet, og han bestemte, at den Maskine, med hvilken han selv haabede at komme til at flyve, skulde være af Blériot-Typen. Samtidig gjorde han Blériots personlige Bekendtskab, og han kom til at beundre denne Mand som ingen anden. Sammen med Blériot rejste han til Paris, hvor han besaa den berømte Franskmands forskellige Modeller og bestilte sin Maskine.

**Blériots Flyveskole.**

I Marts 1910 rejste han til Pau, hvor Blériot har sin Flyveskole. Her lærte han under Blériots personlige Ledelse, Kunsten at flyve. Læretiden strakte sig over 6 Uger og forløb ikke uden Modgang. Blandt andet viste den Anzani-Motor, som han havde i sin Maskine, sig ikke tilfredsstillende. Den formaaede ikke at holde Monoplanet oppe efter Ønske, og den løb let varm.

Cederström besluttede sig da til at lade bygge en stærkere Maskine med en kraftigere Motor, og i Slutningen af Maj overtog han fra Blériots Værksteder sin nuværende En-

dækker, der er forsynet med en 56 Hestes Labort-Pickert Motor, som hidtil har arbejdet tilfredsstillende, naar undtages Uheldet paa Flyvepladsen paa Amager, Onsdag den 13de Juli, da Cederstrøm faldt ned fra 60—70 Meters Højde, fordi Motoren uventet gik i Staa.

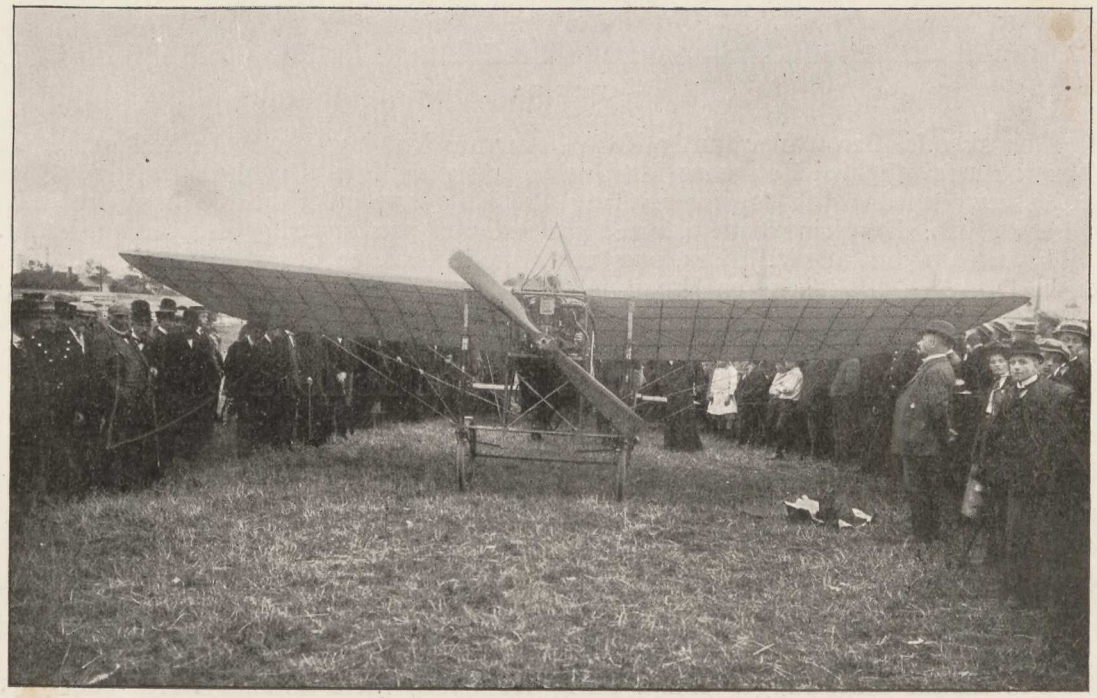
Blériot viste ham under hele Lærertiden en særlig Interesse, og med den ny Maskine blev Cederström snart en af den franske Mesterflyvers bedste Elever. Af de 80 Elever, der lærte hos Blériot samtidig med Cederström, bestod kun 14 Eksamen, og af disse var Cederstrøm en af de flinkeste. Han modtog kort efter det franske aëronavtiske Selskabs Diplom som Pilot Nr. 74.

Den første Gang, han fløj med sin nuværende Maskine, var i Issy les Moulineaux. Efter nogle korte Prøveflyvninger steg han den 18. Juni op til 200 Meters Højde og fløj 32 Minutter i denne Højde. Dagen efter, den 19de Juni, fløj han i 42 Minutter ind over Paris, hvor han passerede over Boulogneskoven, langs med Seinen til Eiffeltaarnet, over Invalidepladsen og tilbage til Issy les Moulineaux, hvor han landede paa Flyvepladsen efter at have standset Motoren i cirka 250 Meters Højde og ladet sig glide ned.

Det var en Flyvning, der bragte ham mange Lovord baade fra Frankrig og Sverig, og Blériot var især begejstret for sin kække, svenske Elev, hvem han spaaede en lykkelig Løbebane som Aviatiker.

**Cederström i København.**

Det var først efter denne heldige Flyvning over en Del af Paris, at Cederström for Alvor fattede Planen om at flyve over Sundet hjemme, en Bedrift, som han mente det en let Sag at udføre. Den 26nde Juni, da Nervø allerede Gang paa Gang havde startet til Sundflyvningen uden Held, ankom Cederström til Flyvepladsen paa Amager med sin lille, elegante Endækker, der vakte almindelig Beundring.



„Bilbol" set forfra.

Ved Rattet.

Den svenske Baron blev hurtig Københavnernes Yndling. Hans Opstigninger er for Tilskuerne udsøgte Nydelser, hans Maskine tager sig særlig fiks ud i Luften, og da han om Aftenen den 6te Juli for første Gang fløj ud over Sundet med Malmø som Maal, inspirerede han, skønt han maatte dale ned paa Saltholm, paa forskellig Vis sine Omgivelser.

Forfatteren Johannes V. Jensen, som var blandt Tilskuerne den Aften, skrev om „den svenske Djævel" i „Politiken" en Kronik, som vi her med Forfatterens Tilladelse aftrykker:

# Johannes V. Jensen om Cederström.

(„Politiken"s Kronik den 12. Juli 1910).

Omtrent samtidig med, at det ny Aktieselskab „Skandinavisk Aërodrom" traadte i Funktion, gik Cederström op med sin Blériot fra Flyvepladsen paa Amager og satte Kursen efter Sverig i vel en 100 Meters Højde, denne Gang for kun at naa Saltholmen — men han kommer igen.

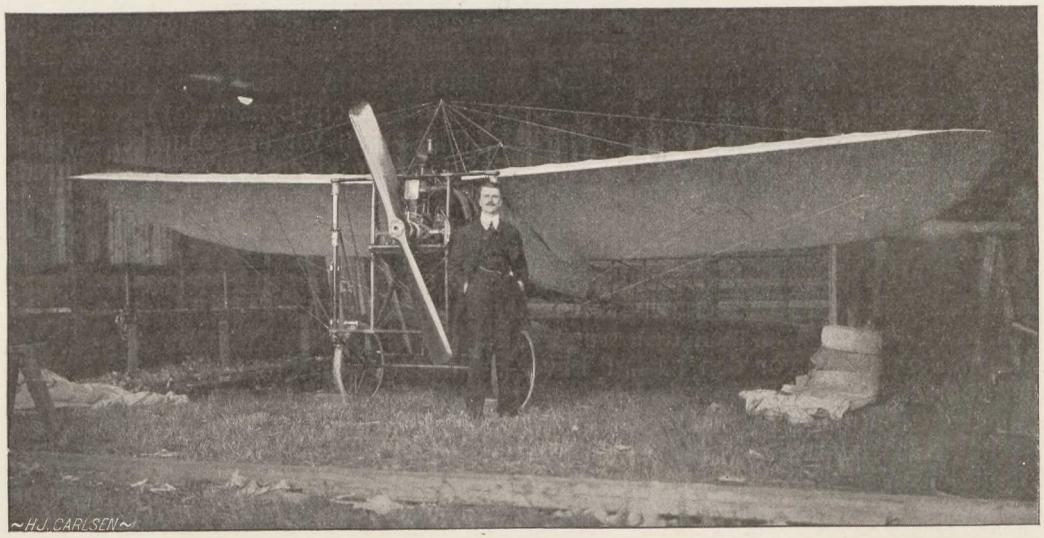
Inden vi véd af det, har den svenske Grand-Seigneur etableret sig i international Stil paa dansk Grund som Forretningsmand og Flyver, en Type, som vi med alt hvad den omspænder endnu savner her i Danmark.

Den danske Adel lægger endnu Smag for Sport, mere eksklusivt Hestesport, for Dagen, Adelens gamle Prærogativ; der er jo ogsaa dem, der, muligvis under Følelsen

af at Begrebet Adel forpligter i Retning af *Fremskridt*, har lagt sig efter Bilsport; ja en enkelt er endogsaa naaet til at forsøge sig som Flyver. Men der er ingen, der har turdet vove at føje Stemplet som rask Forretningsmand til det gamle Skjoldmærke, saadan som Baron Cederström, Direktør for Bilbolaget i Stockholm og nu ogsaa Meddirektør for „Skandinavisk Aërodrom".

Og dog er Eksemplet for længe siden udgaaet fra den allerfineste franske Adel. Det var den, der gennemførte Bilindustrien, idet den var aktivt interesseret ikke blot sportslig men økonomisk. De gamle højfornemme Familier, der før havde ført en yderst tilbagetrukken Tilværelse i Bevidstheden om at være for fine for en i Virkeligheden ogsaa meget ordinær Tidsalder, og som havde faaet en Del af Don Ranudos Tragikomik over sig — jeg har ladet mig fortælle, at et Individ af dette kostbare Selskab titulerede Stationsforstanderen *garcon* — de traadte pludselig frem og gav Frankrig, Dekadencelandet, en ny Næringsvej og Plads igen mellem de livskraftige Nationer, der fører an. Sagen er, at de gamle adelige Formuer var ebbet ud, men ikke den franske *gloire*, Dødsforagten, den store Stil, som netop stammer fra Adelen og nu altsaa har manifesteret sig igen.

Baron Cederström havde alle Forudsætninger for at tage Eksemplet efter de franske Standsfæller op. Først og fremmest var han Idrætsmand, af den ægte friherrelige Slags ved Fødsel og af indgroet Tilbøjelighed. Jagten, hvor han kan faa Lov til at løbe i Dagevis med sine Hunde efter Elgen, er hans Lyst, den svenske ædle Støverjagt i Skoven og Skærgaarden, og her har jeg haft Lejlighed til at være med ham. Han er lutter Muskel og Nerve, ikke af nogen svær Type, men let, utrættelig, gennemtrænet til den højeste Ydeevne efter sin Vægt. Modig er han naturligvis, ubekymret som en Djævel, jeg skal ikke glemme, da vi gik i Skærgaarden med Motorbaad, 23 Knop, i Taage og i et Farvand, der paa Kortet lignede en Naalepude af blinde Skær. Da blomstrede Blasfemien ham jo ud af Halsen, Cigaretten vandrede fra den ene Mundvig over i den anden, eftersom Skummet fløj til, han galede, der gnistrede Liv af hans blaa Øjne og krusede Overskæg, det er hans Rekreation at ride udfordrende hen over Elementerne, under Eksplosioner, med det kære Helvede flimrende umiddelbart under Øjnene. Han maa have Spænding, og byder Tilværelsen den ikke, skaffer han sig den selv. Overskud af Energi!




**I Hangaren.**

Da jeg nu kender Flyveren, tror jeg ikke, han vil tage mig ilde op, at jeg meddeler nogle Træk af hans Liv. Der er ikke noget at skjule, det har været ført med en fri Mands Aabenhed og den største Ligefremhed, Cederström er som Svensker *bror* med Alverden, skattet som Selskabsmand og *gamin*, naturligvis musikalsk, Karlemaner, Gitar og Viser; med al hans Letsind og Tilgængelighed besidder han imidlertid et vist haardført Vid, den gode Smag, og en praktisk Sans, som giver sig meget alvorlige Udslag i Pavserne mellem hans Halløj. I Lyst til Spillopper, Maske, og i aandelig Reserve ligner han Knut Hamsun, hvem han ogsaa minder om af Ydre, kun at han er lettere end den norske Hoplit. Han har været i Amerika og har drevet Landbrug, og nu er han Flyver, den af alle Beskæftigelser, der passer bedst til hans luftige, med Energi overladede Naturel. En udmærket Svensker, en Verdensmand, og, som vi har haft Lejlighed til at se, en ungdommelig Flyver.

Hvilket uforglemmeligt Syn bød han os ikke forleden Aften, en ren Henrykkelse, da han gik op, og efter en overlegen, mægtig Runde over Flyvepladsen satte Kursen den korteste Vej, Luftvejen, efter Sverig. Nervø kom den Aften slet ikke i Betragtning paa Grund af Maskinuheld, Svendsen fløj glimrende og kom pragtfuld tilbage, da han havde maattet vende om; selv naaede Cederström ikke sit Maal, men han overgik de andre i Stil, i sin Flugts lynende Foredrag! Nu ligger det ogsaa i hans Maskine, den elegante Blériot, Motoren, som fuldt behersker Fartøjets Vægt og giver hans Opstigning en blændende Sikkerhed.

Han gik næsten direkte fra Marken skraat op i Luften, det saa aldeles vidunderligt ud og gik i et Nu, man saá Maskinen ryge til Vejrs og tabe i Størrelse oppe i den stille Aftenluft, som pludselig blev til saadan et svimlende Dyb med det flygtige Luftskib hængende i, man saá Figuren blive ganske lille og svinde ind, ligesom i en hel anden Verden, og Bevidstheden om, at det var Cederström deroppe, gjorde, at man virkelig blev saa rørt og for ikke at foretage sig det, der var værre, gav sig til at huje Hurra og fægte i Luften med Armene som alle de andre paa Flyvepladsen.

Aa, den Satan! For et Øjeblik siden sad han der endnu med Flyverkalot paa Hovedet, til Bæltestedet i sit Motorhul og gjorde Spøg af Alting, mens han alligevel passede lidt paa de andre, der ogsaa sidder og lurer paa at komme af Sted — hvor de minder om Gladiatorer! — og saa begynder Eksplosionerne pludselig, en uhyre sprængkraftig Vibration, der inciterer alt og alle, Stormen fra Propellen faar Strudsfjerene til at flagre og næsten rive sig løs fra Damernes Hatte, og nu g a a r de, Publikum stormer, og der ser jeg Cederström, den svenske Djævel, klavre som ad en Lynstraale lige skraat op i den tynde Luft . . . det var altsaa selvfølgelig Løgn, at du var et Menneske, aa, din Ildkarl! Som Eliæ Himmelfart, som Jupiter, der agede op ad en Sky, saadan knitrede du til Vejrs med en Lugt af Svovl og Beg i dit Kølvand, din Djævel! Flugt er dit Væsen, majestætisk Ørneflugt hen over Hovederne paa os allesammen, ene Mand oppe i Aftenhimlen, med Døden under Fødderne!

Dejligt at se den smukt formede Maskine gaa i en svingende Kurve Flyvepladsen rundt, vende lige over Tilskuermængden med den vældige Fart den er i, og idet man ser den drive kendeligt af med den svage Træk, der er i Luften, uopholdeligt tage Vejen lige ud mod Sundet, hvor den hastigt bliver mindre og mindre, og paa faa Minutter svinder som en vandret Streg ude i Solnedgangsdisen ad Sverig til. Elegant, dristig og ladet med en formfuldendt Energi.

I nogle faa henrykte Øjeblikke har man takket være den forvovne Svensker levet i en Fremtidens Verden.

*Johannes V. Jensen.*

---

Om Aftenen den 13de Juli havde Cederström sit første større Uheld. Hans Maskine gik i staa i 60—70 Meters Højde, og ved den nødtvungne alt for bratte Landing, beskadigedes Maskinen saa meget, at han for et Par Dage maatte gaa ud af Konkurrencen om Sundflyvningen. Samme Dag havde Grev Moltke med Ellehammers Maskine og Svendsen mindre Uheld. Den 13de Juli var vore Aviatikeres Tycho Brahes Dag.

Den svenske Baron, der er økonomisk interesseret i Flyvepladsen paa Amager, er glad over at samarbejde med Danskerne som Forretningsmand og Flyver, og hans materielle Interesser er nøje parret med en ideel Stræben efter at „Skandinavisk Aërodrom" paa fyldestgørende Maade maa løse sin Opgave: Flyvesportens Indførelse i Skandinavien.

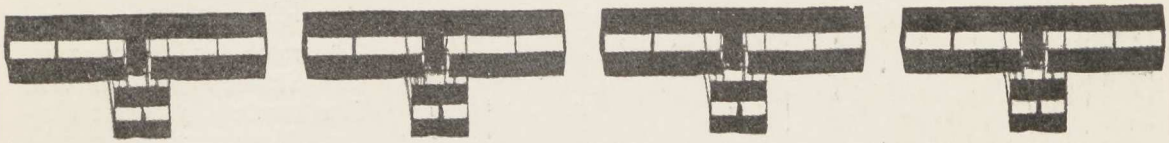
I Sportens Kølvand vil der da antagelig opblomstre en dansk Flyvemaskineindustri og en Række danske Flyveskoler.

**Billedhuggerinden Fru Salicaths Cederström-Plaquette.**



TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks Tekniske Højskole

Svendsen.



**Svendsen med Pokalen for den første Dansker, der fløj i 15 Minutter.**

SVENDSEN er født paa Nørrebro den 10de December 1884. Han er 5 Aar yngre end Nervø. Hans Fader er Tinstøber. Allerede som Barn aabenbarede han stor Interesse for Mekanik, og lige efter sin Konfirmation kom han, 14 Aar gammel, i Mekanikerlære paa Københavns Cyklefabrik, hvis Leder var Fabrikant H. C. Christiansen, der nu er Aviatiker.

Cyklefabriken gik senere over til Københavns Automobilfabrik, og her erhvervede Svendsen sig ikke alene et grundigt Kendskab til Bil-Motoren gennem dens skiftende Stadier, men der gaves ham ogsaa ofte Lejlighed til i Egenskab af Mekaniker at komme til Udlandet med forskellige af vore Bilister.

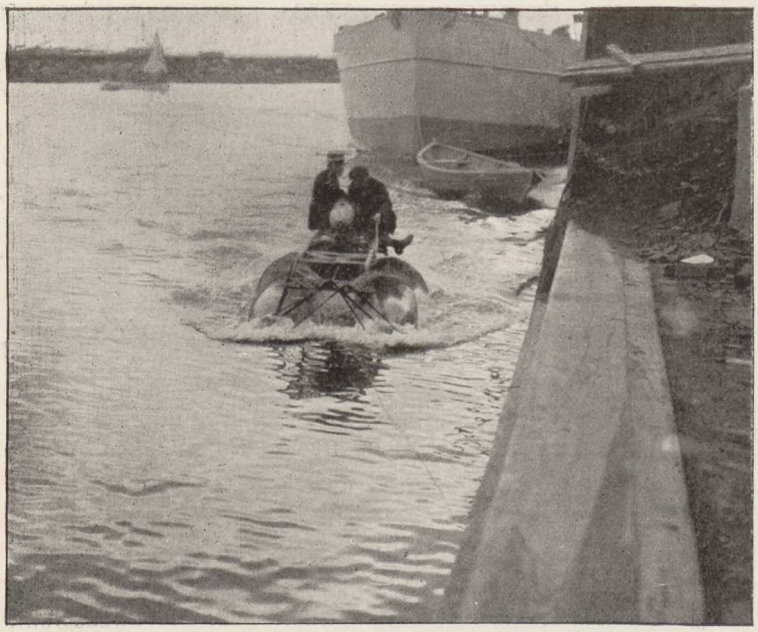
I 1905 tog han Plads som Chauffeur hos Grosserer Gustav M. Salomonsen, vor ivrigste Bilsportsmand, hvis tre Vogne han passede med en Omhu og Forstaaelse, som ikke kom til at savne Paaskønnelse. Han fartede i denne Stilling det hele Europa rundt og deltog med sin Principal i alle hjemlige og de fleste udenlandske Konkurrencer, hvorfra han altid hjemførte Præmier. Sidste Vinter tog han som bekendt første Præmie ved det internationale Vinterløb Göteborg-Stockholm og erobrede Vandrepokalen fra den kendte göteborgske Bilhandler Skog.

I lang Tid syslede Svendsen hemmelig med en Opfindelse, som han dog aldrig fik nogen Glæde af. Det var den her afbildede „hurtigsejlende" Motorbaad, hvis Hastighed aldrig blev saa stor, at den formaaede at omkalfaltre vor Skibsfart. Det lykkedes ikke engang Opfinderen at faa Patent paa Apparatet, som han dybt skuffet lagde til Side.

I Foraaret 1909 kom han med Salomonsen til Reims, og efter at have været Tilskuer ved den første berømte Flyveuge her, blev han som saa mange andre for Alvor grebet af Flyvegrillerne. Det var jo under Ugen i Reims, at Nervø med Støtte fra Grosserer Salomonsen købte sin første Maskine, og da Nervø rejste til Mourmelon, lod det sig let arrangere, at han og Svendsen kom til at lære samtidig. De var paa samme Hold og havde samme Lærer, Franskmanden Colliex.

**De første Flyveforsøg.**

Den øvede Chauffeur blev først langsomt fortrolig med dette nye Apparat, som vilde løfte ham fra Jorden. Allerede en af de første Dage fik han en alvorlig Forskrækkelse. Midt under en ganske lav Flugt sendte et pludselig Vindstød Maskinen 30 Meter til Vejrs.



Svendsen som Opfinder, Forsøgene med den hurtigsejlende Baad.

Hverken Svendsen eller Apparatet, der jo var bygget som Skoleapparat, var vant til at tumle sig i disse Højder, Maskinen laa ganske skævt i Luften, og Landingen fandt Sted straks efter, lidt mere ublidt end ønsket. Havariet var dog ikke stort. Dagen efter gik det en af de andre Aviatiker-Elever paa samme Maade. Ved denne Lejlighed splintredes Maskinen totalt. De sidste Dage Svendsen og Nervø var i Mourmelon, kom den første kvindelige Aviatiker-Elev, Madame Laroche, dertil. Hun kom Aaret efter meget alvorlig til Skade ved en Nedstyrtning under Flyveugen i Reims i Juli 1910.

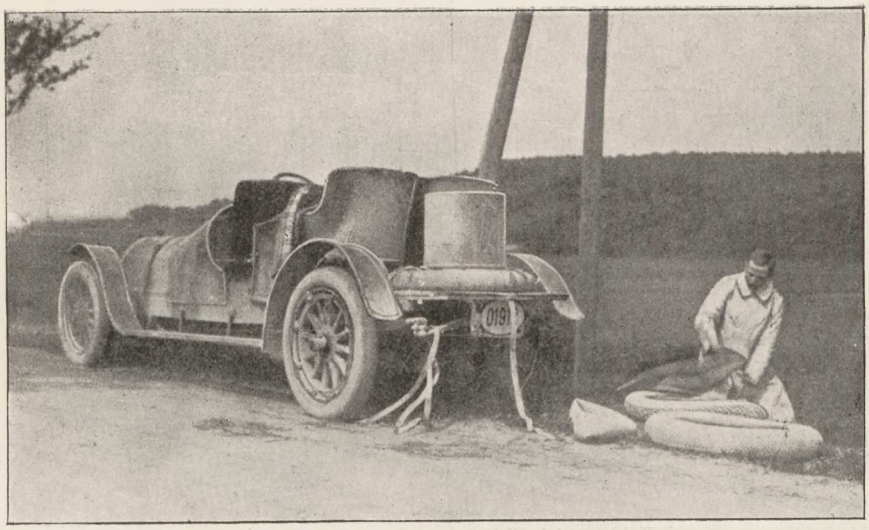
Efter Læretiden i Mourmelon, gik der en lang Tid, et halvt Aar, inden Svendsen atter kom til at forsøge sig som Aviatiker. Han maatte nøjes med at være Tilskuer, mens Nervø vandt sine første Laurbær i Frankfurt am Main, og da Maskinen her led sit første større Havari, var de begge udelukket fra at flyve.

I November 1909 kom Maskinen første Gang til København, hvor man den Gang ingen Steder kunne finde Husly til et saadant Apparat, og den bragtes da ud til den ny Væddeløbsbane ved Klampenborg, hvor Svendsen samlede den. Om nogen Flyvning herude kunde der dog ikke være Tale, da der allerede var stillet Forhindringer op til Heste-Væddeløb.

**Den første Flyveuge i København.**

Ved Juletid 1909 blev Apparatet flyttet ud paa den nuværende Flyveplads ved Kløvermarksvejen, hvortil

Svendsen som Chaffeur. – Fra Hastighedsløbet for Biler i Odense 1908.



Svendsen som Chaffeur. – Fra Prins Heinrich-Løbet i Tyskland 1909. – En Reparation undervejs.

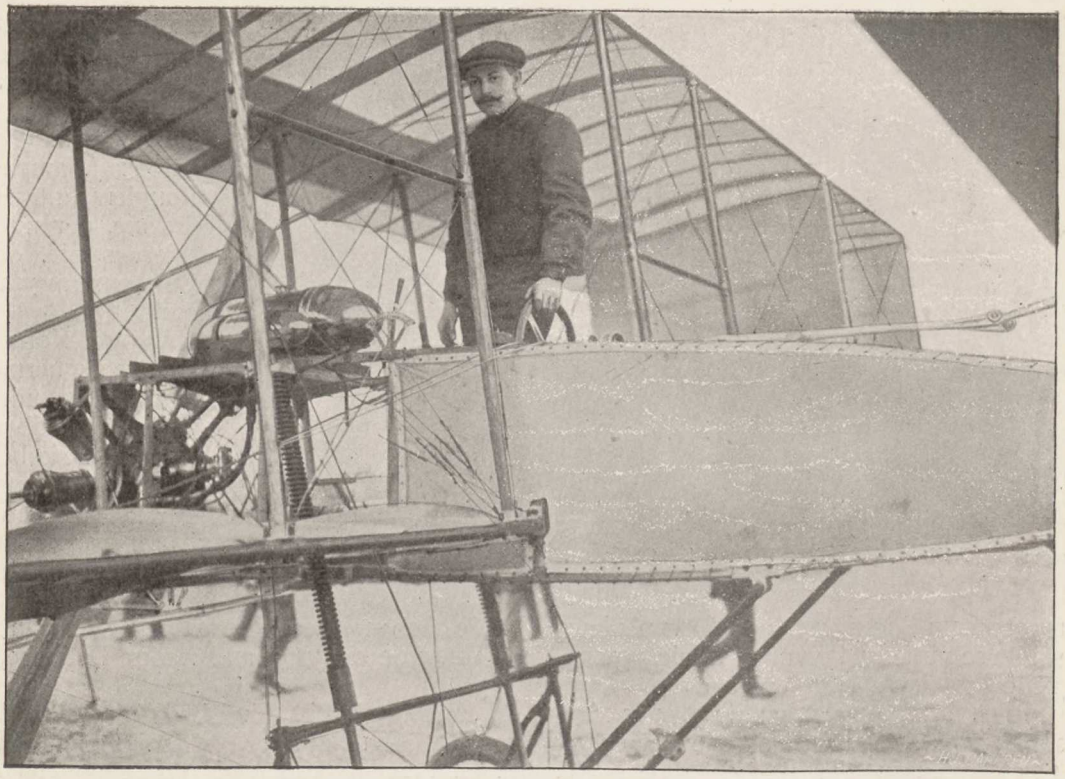
Aarhus-Konsortiets ny Blériot-Monoplan med Thorup som Fører og H. C. Christiansens Todækker „Wampa", Rougiers tidligere Maskine, der nu er i Nervøs Eje, omtrent samtidig ankom.

Amager-Konsortiet følte sig hermed tilstrækkelig udrustet til at indbyde til den første københavnske Flyveuge, og Københavnerne, der den Gang endnu ikke havde set anden Flyvning end Forsøgene om Sommeren paa Klampenborg Væddeløbsbane, begejstredes ved Udsigten til at skulle se virkelig Flyvning i Juledagene. Forsynet vilde det dog anderledes. Det sneede, regnede og blæste hver evige Dag.

Julen gik, og det gamle Aar randt ud blottet for danske Flyvebedrifter. Paa den første Dag i det nye Aar klarede det endelig op, Svendsen fløj i 3 Minutter, og Fabrikant H. C. Christiansen, der aldrig havde siddet paa en Flyvemaskine før, gjorde nogle Hop med „Wampa" paa 9 og 11 Sekunder, og derefter fløj han Banen $^3/_4$ Omgang rundt. Ved en følgende Opstigning samme Dag fløj Svendsen i 4 Minutter og 20 Sekunder, og Christiansen 2 Omgange i 2 Minutter og 40 Sekunder i 5—6 Meters Højde. Det var meget godt af et Par Nybegyndere, men Publikum, der havde læst om de glimrende Flyvninger i Udlandet, var ikke tilfreds, og Folkevittigheden døbte disse Præstationer: Amager-Rekorderne.

Svendsen lod ikke længe denne Fornærmelse sidde paa sig. Allerede Andendagen derefter, den tredje Januar, fløj han først 5, saa 7, saa 9 Minutter, og til-

Fra Flyveskolen i Mourmelon. – Svendsen forsøger første Gang paa egen Haand.

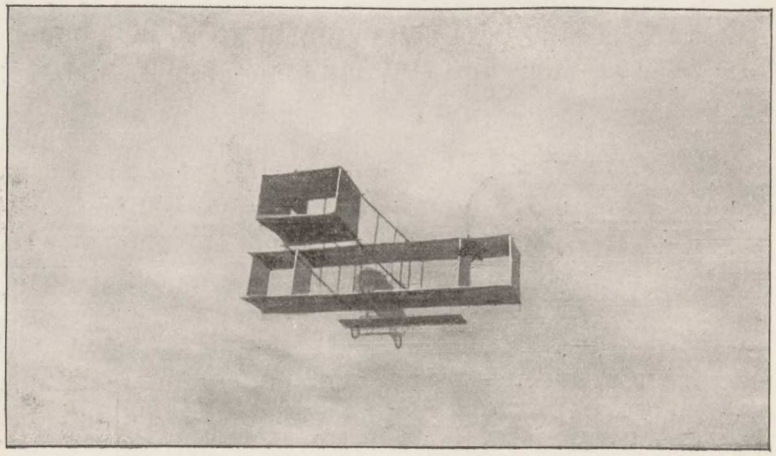


Svendsen i Nizza: Klar til Start.

sidst 18 Minutter ud i en Køre, og vandt „Politiken"s Præmie paa 500 Kr., for den første Dansker, der fløj en Mil. Samtidig overraktes ham den af en anonym Giver udsatte Sølvpokal for den første Dansker, der fløj uafbrudt i et Kvartér. Et Par Dage efter erobrede han „Dansk aëronavtisk Selskab"s Pokal for en Højdeflyvning paa mindst 50 Meter. Han naaede op til en Højde af 84 Meter.

**Flyveugen i Nizza.**

Den unge, lovende Aviatiker modtog nu sit første Engagementstilbud fra Udlandet, det var til Flyveugen i Nizza i April samme Aar, og opfyldt af lyse Forhaabninger drog han ned til Middelhavskysten med sin Maskine. Vort Billede viser en Gade i Nizza, over hvil-



Højderekord. – Svendsen i 84 Meters Højde taget i Zenith.

Gadereklame for Svendsen i Nizza.

ken er udspændt et Lærred med Svendsens Navn i store Bogstaver. Franskmændene staver ham ufravigelig med dobbelt w, skønt han selv skriver sig med et enkelt.

Desværre havde han ikke Heldet med sig i Syden. En af de første Gange, han skulde starte, løsnede den ene af Gnommotorens 7 roterende Cylindre sig fra Krumtapshuset, og inden han fik en ny Motor i, var Flyveugen endt og Præmierne erobret af hans Konkurrenter, blandt hvilke var Folk som Latham, Rougier og flere.

Mens han endnu var i Nizza, kom den svenske Konge en Dag hen og hilste paa ham, besaa interesseret Maskinen og ønskede ham god Lykke i Fremtiden.

**I Berlin.**

Med sin ny Motor rejste han til Berlin, hvor der var Flyveuge i Dagene fra den 10.—16. Maj 1910. I tre Dage fløj han henholdsvis 10, 12 og 14 Minutter og vandt en Præmie paa 1000 Mk. Derefter sluttede han Kontrakt om en Tourné gennem forskellige tyske Byer. Han skulde begynde i Hannover den 11. Juni, men Dagen før blev han angrebet af Lungebetændelse og maatte lade sig indlægge paa Byens Hospital.

Her laa han og læste om Forberedelserne og Træningen til Sundflyvningen hjemme, og allerede efter 14 Dages Sengeleje lod han sig udskrive og hastede hjemad for at tage Konkurrencen op med Nervø, Thorup, Cederström og de andre.

**Flyvning med Passager.**

Lørdag den 2. Juli viste Svendsen sig atter svævende over dansk Jord. Han fløj kun en enkelt Omgang for at prøve, om Maskinen var i Orden efter Rejsen, men allerede den følgende Dags Morgen gjorde han sig fordelagtig bemærket. Han fløj først Banen 6 Om-

Svendsen lander paa Amager den 3die Januar 1910 efter at have vundet „Politiken"s Præmie for den første Dansker, der fløj en Mil.

Svendsens første Flyvning med Passagér.

gange rundt i 9 Minutter, og derefter fløj han en Omgang med stud. polyt. Polner som Passagér. Det var hans første Passagérflyvning, og den forløb ganske uden Uheld. Passagéreren sad bag ham overskrævs paa Benzinbeholderen, som Billedet viser.

Dagen efter foretog han sin næste Passagérflyvning med en ung Journalist, Hr. Dreyer. Svendsen fløj Banen $5^1/_4$ Omgang rundt med ham i 20—30 Meters Højde. Der var ikke mindste Slingren, de havde endog begge Tid til at vifte til Publikum hver Gang, de passerede hen over Tilskuerpladserne.

**Sundflyvningen.**

Om Aftenen den 6te Juli forsøgte Svendsen for første Gang at flyve til Malmø. Han var lige i Hælene paa Baron Cederstrøm, men medens denne dalede ned paa Saltholm, vendte Svendsen om oppe i Luften og fløj tilbage til København efter 20 Minutters Sejlads over Vandet, en smuk og meget lovende Præstation.

KIHLS BOGTRYKKERI — KØBENHAVN