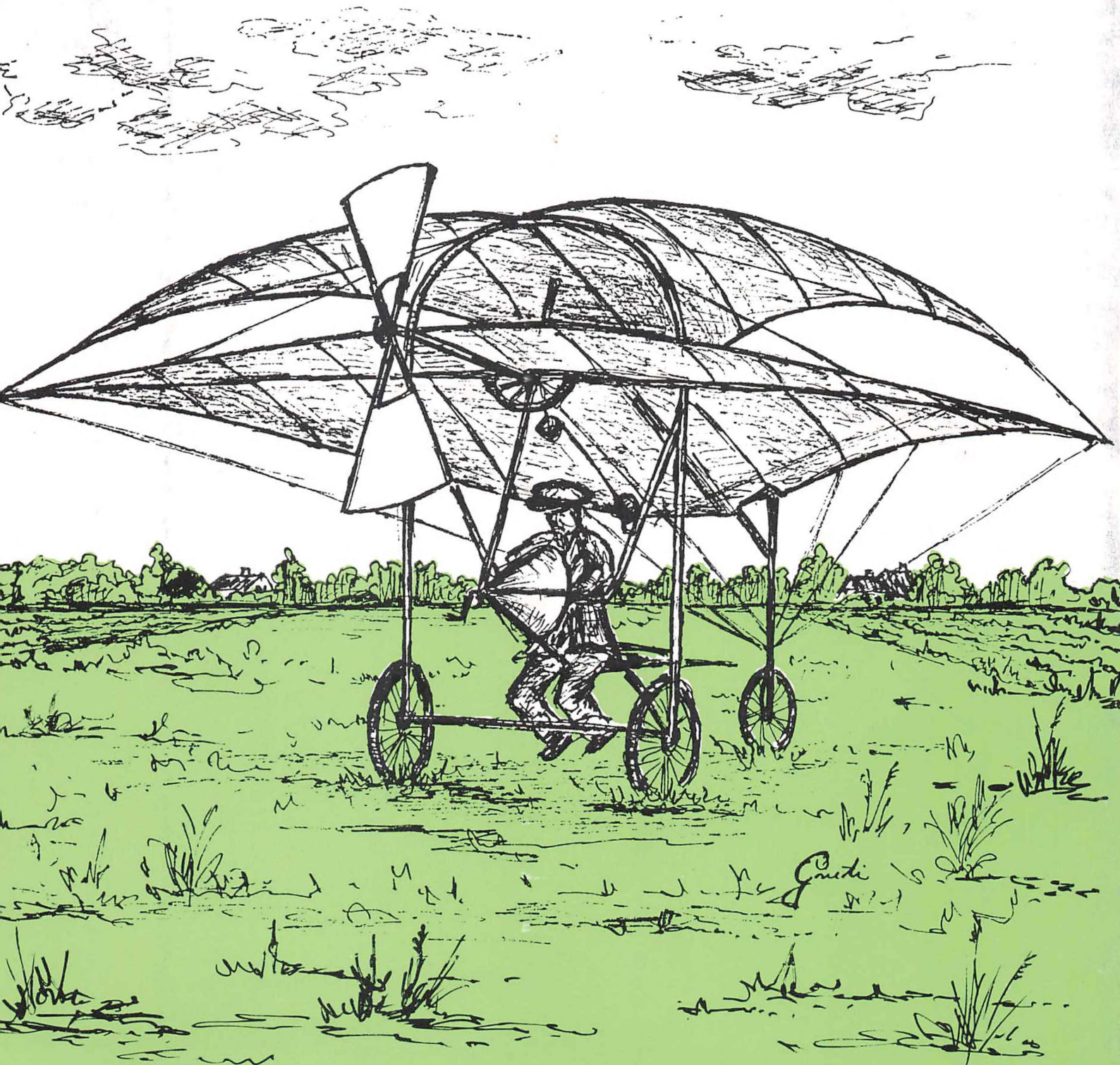


# Lolland-Falster 1987



# Da Ellehammer fløj på Lindholm

Af *Verner Hansen*

Flyvningen har udviklet sig som et fantastisk eventyr. Verden er blevet meget mindre, og den brede befolkning har fået overkommelige muligheder for at rejse ud og få store oplevelser.

Det er en helt naturlig ting, at hundreder af mennesker går ind i en af de store maskiner, som med den kæmpemæssige last hæver sig til adskillige tusinde meters højde.

Flyvningens begyndelse for godt 80 år siden var helt anderledes. Det var en bedrift, at en mand med en maskine, som han selv havde lavet, hævede sig trekvart meter over jorden og fløj godt 40 meter. Manden, som lagde grundlaget for flyvningens eventyr i Danmark, var Jakob Christian Ellehammer. Flyvningen foregik på den lille ø Lindholm mellem Lolland og Askø, og det skete den 12. september 1906.

## *Født i Sydsjælland*

Jakob Christian Ellehammer var født den 14. juni 1871 ved Bakkebølle i Sydsjælland, hvor Farøbroerne senere kom til at gå over.

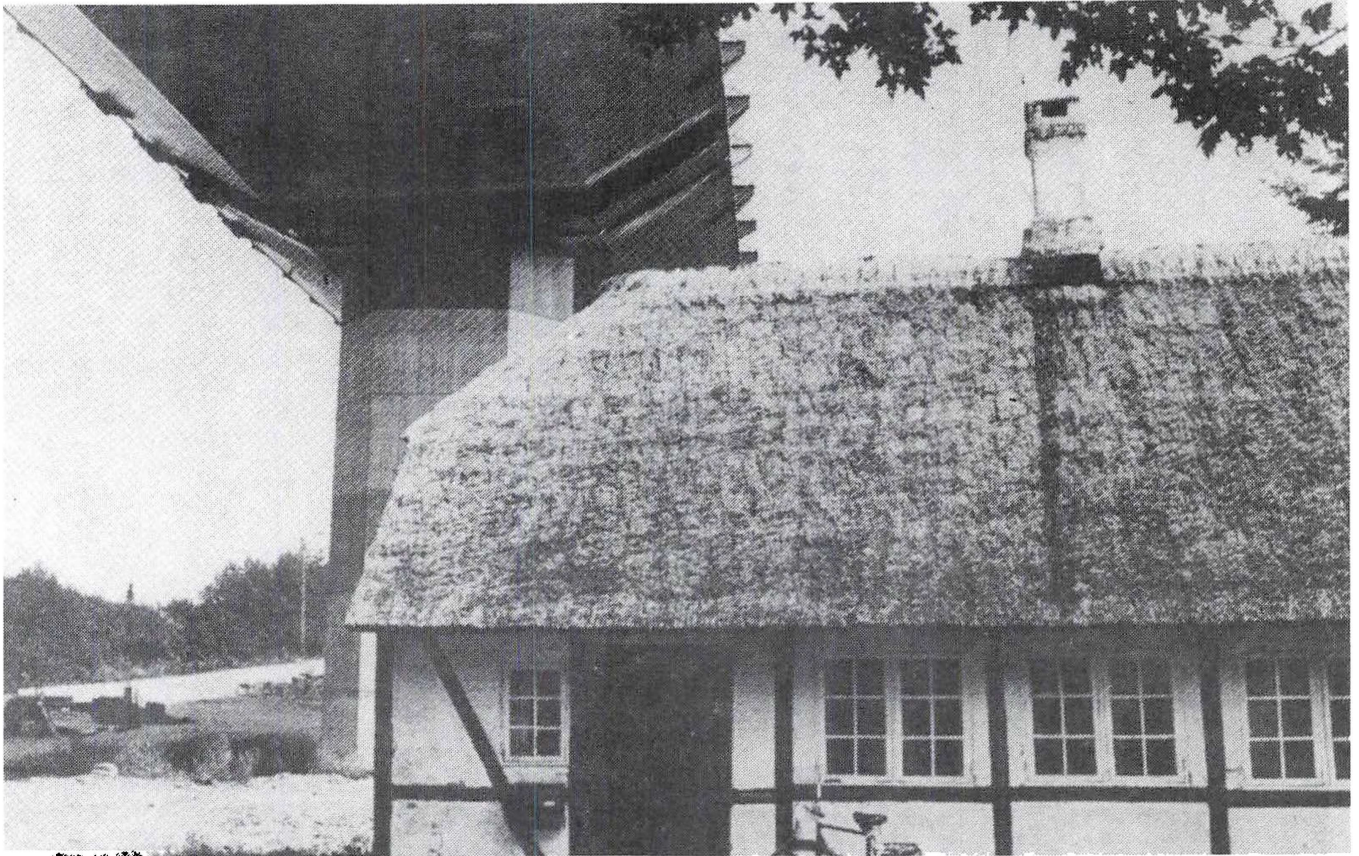
Han blev døbt Hansen, men tog senere efternavnet Ellehammer, som var hans moders pigenavn. Christian var i øvrigt det navn, som blev brugt i hjemmet, hvor der opvoksede fem drenge og fire piger.

Faderen, Mads Hansen, var skibstømrer, havde sejlet og arbejdet på engelske skibsværfter. I en alder af 36 år gik han i land og købte den lille landbrugsejendom i Sydsjælland.

Mads Hansen var noget af en »tusindkunstner« og havde en teknisk snilde. På flere måder var han forud for sin tid og holdt således på, at døgnnet ikke var 2×12 timer, men 24, og han lavede et »bornholmerur«, hvis skive viste dette. Han arbejdede som smed og lavede maskiner, der brugtes i landbruget. Mads Hansen skabte sig en smedie, som var gravet ind i en skrænt ved hjemmet. Han konstruerede også sin egen blæsebælg.

Mads Hansen havde to brødre, og de tre ejede sammen en galease, »Cathrine«, med hvilken der sejledes mellem Nordfalster og København.





*Barndomshjemmet ved Bakkebølle, hvor Ellehammer blev født den 13. juni 1871. Ved Farøbroernes opførelse kom huset til at ligge i skyggen af disse.*

### *Faderen tømte Vålse Vig*

Mads var mest hjemme, medens det var de to brødre, som var ude med båden. De kom også til Vålse for at hente korn og drøftede med lokale beboere de problemer, der var ved inddæmningen af Vålse Vig, hvor der var indvundet 1.200 tdr. land. Det var svært at få vandet ud, og flere havde forgæves forsøgt herpå, fordi der var tilløb fra de omliggende ca. 5.000 tdr. land agerjord.

Brødrene drøftede spørgsmålet med Mads, der netop havde opfundet en ny maskine, og det viste sig, at den kunne bruges til at løfte vand.

Mads Hansen og de to brødre blev interesseret i det med Vålse, og præsten hér blev bedt om at foretage en beregning med hen-

syn til, hvor længe det kunne vare at tømme vigen med den maskine, som fandtes. Præsten mente, det ville kunne klares på 28 døgn, og på den baggrund gik brødrene i gang. De fik en kontrakt om at få 20.000 kr., men hvis det mislykkedes, fik de ingenting. Anlægget skabte de selv på »Storholmen« midt i indløbet til vigen.

I foråret 1874 begyndte arbejdet, og vigen blev tørlagt på 27 dage – så præsten havde ikke regnet helt forkert! Hos Vålsebeboerne havde der været en del skepsis. En lokal høker erklærede, at hvis Mads Hansen kunne tømme vigen for vand, så ville han fylde den med punch! Da arbejdet var færdigt, sendte Mads Hansen en seddel til høkeren: »Nu kan du godt komme med punchen«!



### *Familien på »Storholmen«*

Mads Hansen fik en kontrakt med det lokale indvindingselskab gældende for 15 år og med et virke som pumpemester. Derfor solgtes huset ved Bakkebølle, og i stedet købtes i 1875 på »Storholmen« en lille ejendom med 6 tdr. land jord. I forvejen havde broderen Kristen også en ejendom her, og en anden broder, Henrik, var hos ham. Det blev således efterhånden en stor familie, der boede på »Storholmen«, og Mads var midtpunktet for den.

Da udtørringen havde fundet sted, blev der på »Storholmen« holdt en stor fest, og ved selve dæmningens åbning i 1843 blev det betragtet som en så stor begivenhed, at Kong Kristian den 8. kom til stede. Et årligt »holmebak« fandt også sted en del år.

### *Legen med drager*

For de mange børn blev det nogle dejlige år på »Storholmen«, hvor de tumlede sig frit og ubundet. De arbejdede i faderens værksted med mange ting. Husets kaffemølle måtte trækkes med håndkraft, men en dag fandt drengene på at lave en motor til den. Resultatet blev imidlertid, at kaffemaskinen eksploderede, og bøunnerne spredtes vidt omkring ...

På faderens vindmølle sad der store sejl, og når de blev slidte og skulle udskiftes, så fik børnene resterne. De brugte dem til isejlads om vinteren og til jollesejlad om sommeren.

En af de mest spændende ting, som ikke mindst Christian gik op i, var legen med drager, som de selv lavede, og de forsøgte med en så stor, at den kunne bære et menneske, men det gik ikke.

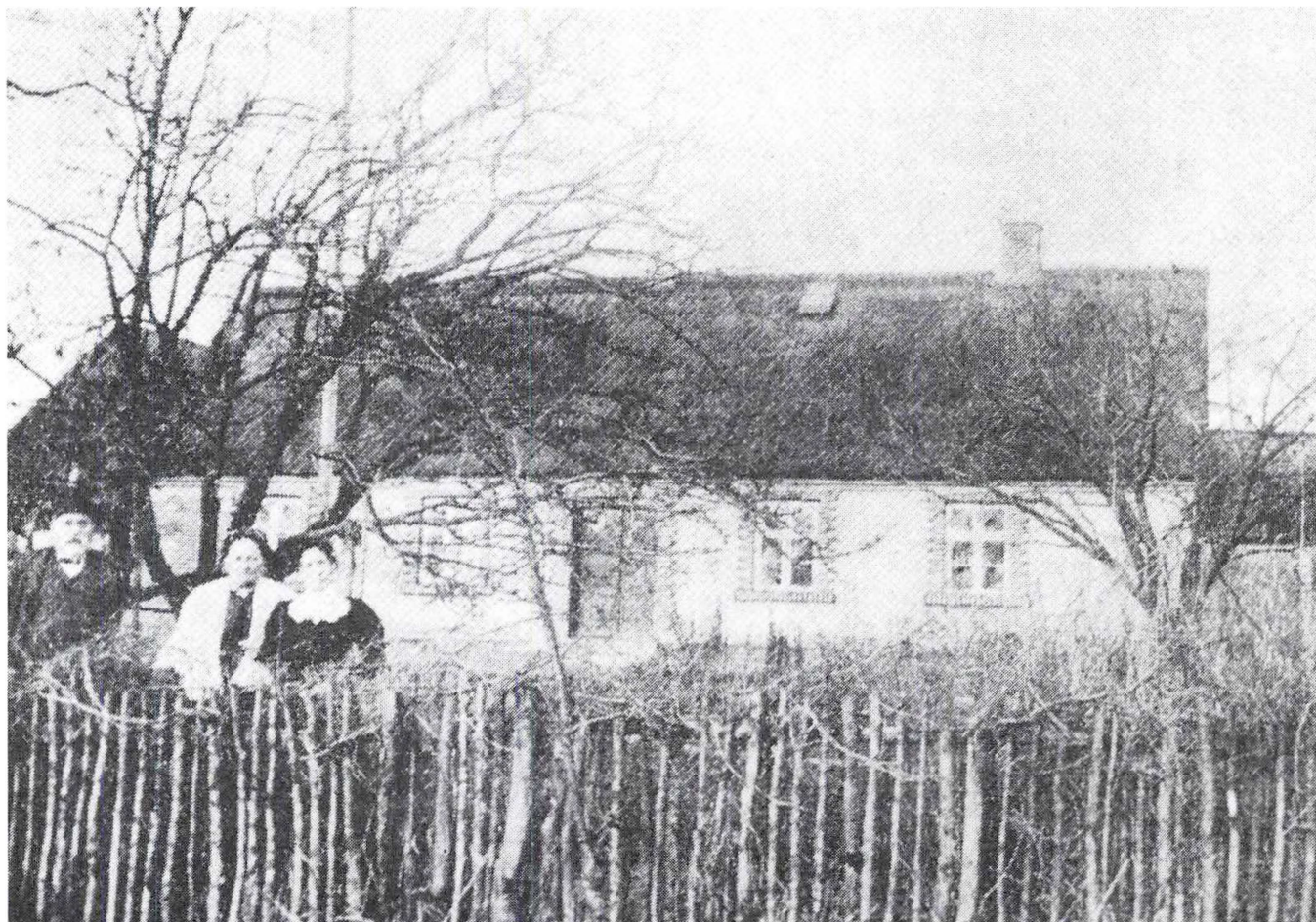
De erfaringer, som Christian her gjorde med vindens opløftende kraft, bevirkede, at han mange år senere sagde: »Enhver vil kunne forstå, at drengetidens forsøg, der



*Ellehammers forældre, Mads Hansen og hans kone, hvis pigenavn var Ellehammer.*

kun gik ud på at finde en drage i den mest fuldkomne form, det vil sige med den størst mulige bæreevne, er af direkte betydning for bygningen af den første flyvemaskine. Det anede vi ikke dengang. Men havde vi ikke leget med de store drager, var det aldrig lykkedes for mig at konstruere en maskine, der ved egen hjælp kunne løfte sig fra jorden. Her på Vålse Vig blev jeg »dus med vinden«, og det blev et bekendtskab, der holdt sig resten af livet«.





*Huset på »Storholmen« ved Vålse Vig, hvor Mads Hansens store familie boede.*

### ***Firmaet »Brødrene Hansen«***

Da Mads Hansens kontrakt med interessentselskabet udløb, kunne de ikke blive enige om en ny. Mads Hansen begyndte derefter at arbejde for sig selv, men blev boende på »Storholmen«. Han havde selv lavet et tærskværk, som han tog rundt med, og det var det første på Falster. Han konstruerede og lavede sammen med sønnerne en muddermaskine. Mads Hansen påtog sig entreprenørarbejder med anlæg af gader, veje og havne, og det var godt gjort af en mand, som kun havde sit selvstudium at bygge på. Efterhånden som børnene blev

ældre, blev de hans trofaste hjælpere, og der startedes firmaet »Brødrene Hansen«.

Mads Hansen blev til det sidste ved at tumle med tanker om at få inddæmningen udvidet, hvilket der dog ikke kom noget ud af. En stor glæde oplevede han og hustruen i 1913, da de fejrede sølvbryllup, og der deltog så mange mennesker i festen i Nørre Vedby Forsamlingshus, at noget lignende ikke før var oplevet. Mads Hansen døde den 13. marts 1917, og hans kone overlevede ham til 1923. De ligger begge begravet på Nørre Vedby kirkegård. Efter moderens død opløstes hjemmet på »Storholmen«.



## *Motorcyklen »Ellehammer«*

Da Christian var konfirmeret, kom han i urmagerlære i Nykøbing og syslede her videre med det tekniske, der interesserede ham. Han lavede således en dampmaskine i sin kærestes fingerbøl, og når en tændstik sattes til, så gik maskinen i gang.

Efter læretiden kom han til København og blev ansat i et firma. Der var masser af nye og spændende ting at beskæftige sig med, og blandt andet var han med til at bygge de første telefoner i København og arbejdede meget med belysningseksperimenter, idet elektriciteten begyndte at gå sin sejrsgang.

I 1896 blev Ellehammer selvstændig med et værksted i Istedgade i København. Hans tekniske snilde gjorde, at han arbejdede med mange forskellige ting, men ikke altid med den hensigt at få produktion i gang og tjene penge.

Det menes, at Ellehammer opnåede at få 400 patenter på de mange ting, som han arbejdede med. Der var således en mekanisk maskine, der afleverede musik, når en ti-øre blev lagt i. Der var også et apparat, som kunne vise levende billeder – et apparat, der kunne skære toppen af et ægs skal og en speciel sparebøsse, som det ikke var muligt at ryste pengene ud af. Endvidere kunne nævnes en øludskænkingsautomat og en maskine, som kunne give folk elektriske stød!

En særlig succes havde Ellehammer på Danmarks første motorcykel, som havde fortræffelige egenskaber og blev solgt i et antal af omkring tusinde.

## *Ideen med at ville flyve*

Det, som Ellehammer blev mest kendt for, var det med flyvningen, og der er måske flere grunde til, at han begyndte at sysle med dette. Måske var det erindringerne om



*Ellehammer og hans hustru omkring den tid, hvor flyvningen på Lindholm fandt sted.*

legen med drengene på Vålse Vig, men måske også, at han læste om, at de to brødre, Orville og Wilbur Wright, havde fløjet i 1903.

Ellehammer skulle begynde helt forfra med selv at lave en maskine, og den skulle være så let som muligt for at kunne gå i luften. Stellet blev lavet af stålrør, og på planerne var der sejldug. Maskinen fik hjul, og det var en fordel ved start og landing.

Det store problem var maskinen, som ikke måtte veje for meget. Det siges, at Elle-





*Lindholm, som den lille ø så ud fra luften.*

hammer prøvede 14 forskellige motorer, før han fandt det, som han mente var den rigtige. Motoren sad nede ved førersædet, og propellen blev drevet ved remtræk. Føreren sad i en skrøbelig lærredskasse og holdt på et cykelstyr ...

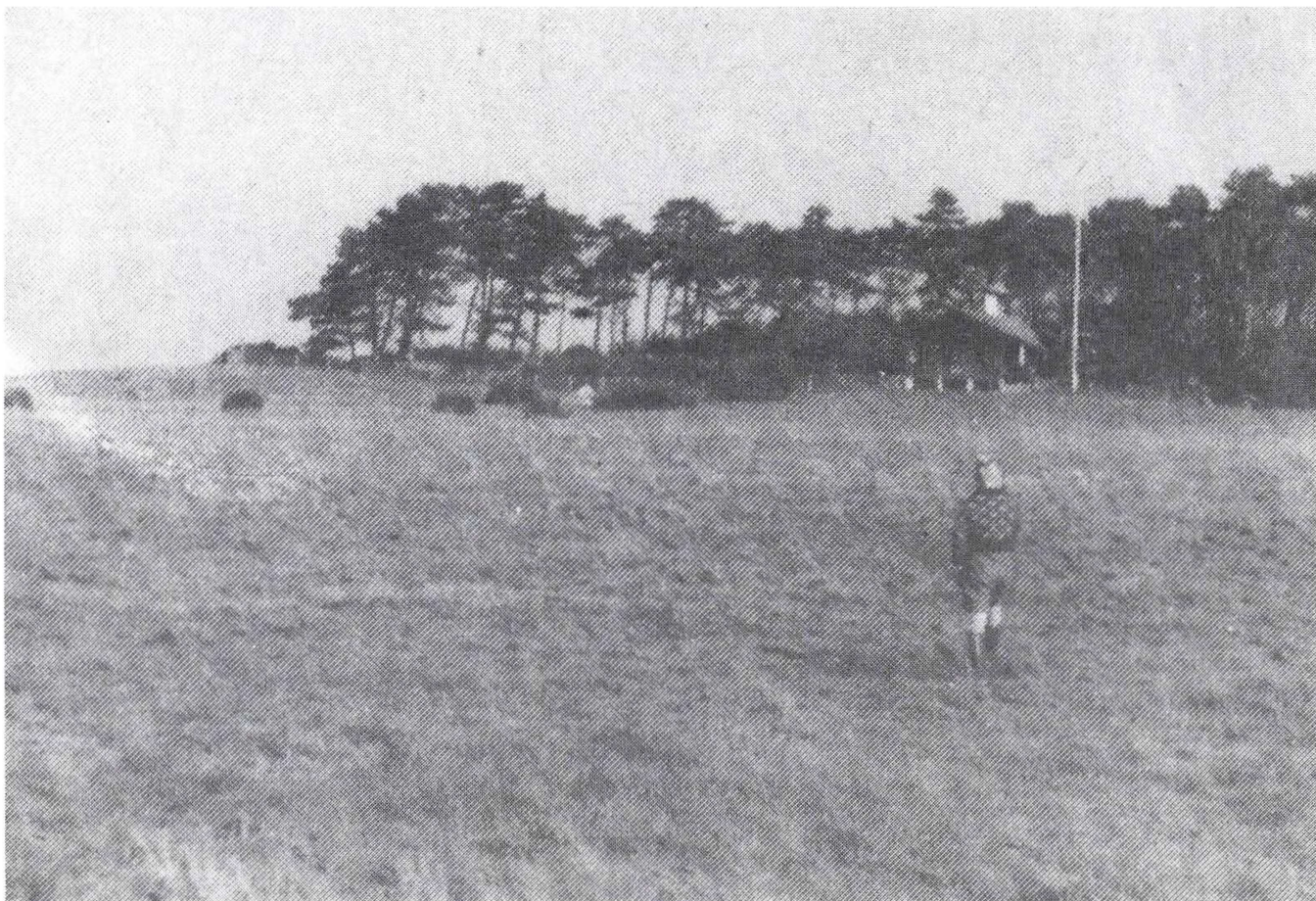
Ellehammer havde i forsøgene mange skuffelser, men der var også lyspunkter, og hen i året 1905 mente han, at maskinen burde prøves i praksis. Det burde være på et afsides sted, da der ellers ville blive for mange nysgerrige, og det var ikke så morsomt, hvis flyveforsøgene mislykkedes.

### *Lindholm valgt til flyvningen*

Når øen Lindholm mellem Lolland og Askø blev valgt, så var der nogle naturlige grunde hertil. Ellehammer kom til den nærliggende Kragenæs havn, som faderen og den ældste af de fem brødre ejede, og som en anden broder, Vilhelm, bestyrede. En fætter, Lars, boede også i Kragenæs.

Da afgørelsen skulle træffes, har Ellehammer meget naturligt tænkt på øen, og det er også indgået i hans bevidsthed, at familiemedlemmerne kunne hjælpe med den





*Lindholm havde både en højere, beplantet del og en flad eng, hvor cementbanen blev anlagt.*

noget besværlige transport og det anlægsarbejde, som der ville blive.

Lindholm havde i århundreder hørt til Knuthenborg Gods og været brugt til græsning for kvæg og får. Greven havde også en sommerbolig hér, og en opsynsmand boede fast på øen og førte tilsyn.

Øen var med sine ca. 17 tdr. land 200 meter på den ene led og 800 på den anden. Den højeste del var af en tidligere greve beplantet med fyr og kristtjørn, medens resten lå hen som eng.

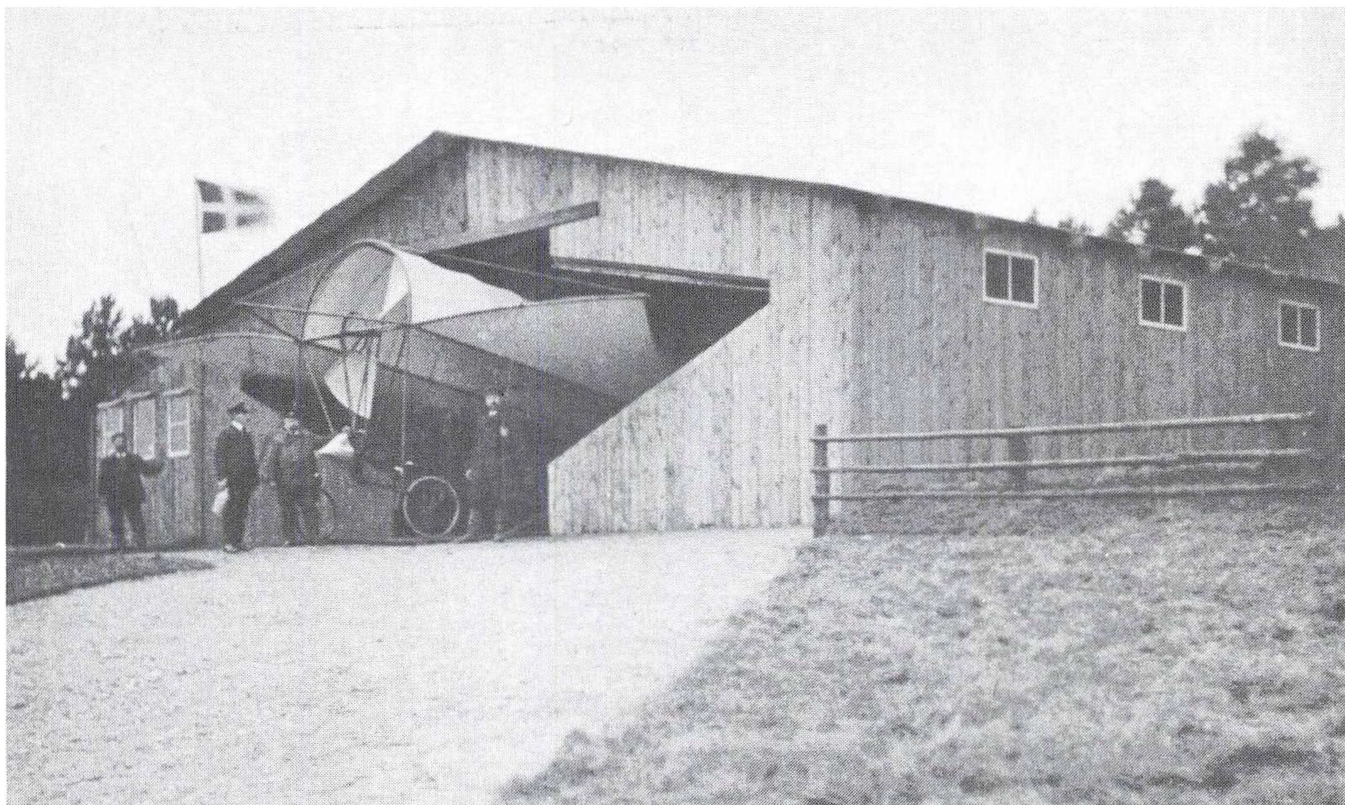
Det var ikke svært at opnå greve C. E. Knuths tilladelse til at bruge øen, for han var selv meget interesseret i teknik. Greven lavede senere et meget omtalt væddemål

om, hvorvidt en flyver og han som bilist kunne komme hurtigst fra Nakskov til Nykøbing. Det var nogenlunde samtidigt, men greven fik en bøde for at have kørt for stærkt ...

### *Cementbane lavet på øen*

Arbejdet begyndte med at planlægge en bane på Lindholm, thi maskinen kunne ikke køre på den ujævne grønsvær. Sten og andre materialer blev af familiemedlemmerne sejlet fra Kragenæs til øen. Den påtænkte bane på en kilometer i omkreds blev gravet ud og fyldt med sten og cement, så den var egnet til, at maskinen kunne køre rundt. I midten af banen anbragtes en mast,





*Den opførte hangarbygning på Lindholm, hvor der var plads til maskinen.*

som maskinen kunne tøjres til med en stålwire – så den ikke endte ude i vandet. Der blev bygget hangar med værksted og lidt beboelse.

Det var lejlighedsvis, der blev arbejdet på Lindholm, og nu og da kom Ellehammer selv kørende på motorcykel fra København til Bandholm for at sejle over og følge, hvad der skete.

### *Hr. Ellehammers dygtighed*

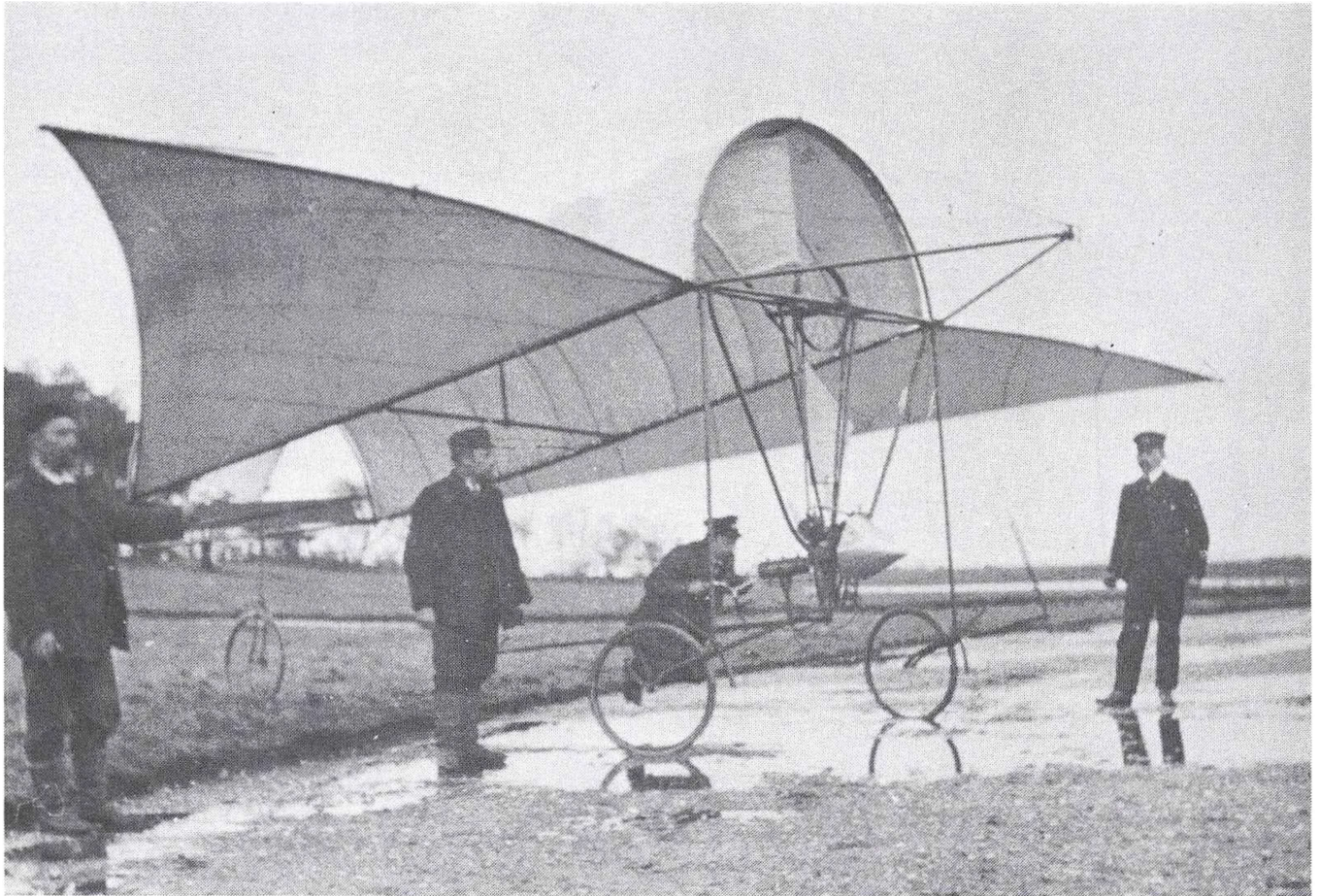
Der var begyndt offentligt at komme forlydender frem om Ellehammers flyveforsøg. »Illustreret Tidende« skrev således den 12. november 1905:

»I disse dage har en dansk mand, hr. fabrikant Ellehammer, meldt sig som aspirant

til æren for at være den, der gør luften underdanig, og opfundet en flyvemaskine, der nu står færdig til brug. I foråret vil de afsluttende prøver blive foretaget på en lille ø, Lindholm. Fælde nogen dom kan man selvfølgelig ikke gøre endnu, der er jo allerede mange, der har troet sig at have løst opgaven, og dog er de blevet skuffet. At planen er god og grundig gennemtænkt, borger hr. Ellehammers dygtighed for. Han har allerede tidligere gjort betydningsfulde og praktiske opfindelser, som har gjort hans navn kendt uden for landets grænser«.

Den 11. december 1905 fortæller en avis følgende: »På den lille ø Lindholm, der ligger en mil nordøst for Bandholm på Lolland, er i disse dage en arbejdsstyrke i gang





*Maskinen er blevet trukket frem, for at Ellehammer kan prøve en start. Den spinkle maskine, der var sat sammen af stålrør og med sejldug, kunne let kæntre.*

med at anlægge en stor forsøgsbane for opfinderens Ellehammers nye flyvemaskine. På øen bygges tillige et stort skur. Så snart dette er under tag, tager Ellehammer hér fat på at samle flyvemaskinen, hvis enkelte dele i disse dage er afsendt pr. skib til øen«.

### *Ellehammer – De kommer aldrig op!*

Det manglede dog heller ikke på morsomheder. En engelsk professor skrev: »Hr. professor Ellehammer. De skal ikke være bange for at falde ned, for De kommer aldrig op«!

I »Blæksprutten« var der også satire med hensyn til flyveforsøgene:

### *– Flyvegriller:*

Men nu hr. Ellehammer i flyvetøjet har sat fart.  
Han i sit studerekammer har gjort det hele klart,  
han har hvad han skal bruge.  
Han mangler blot en skrue –  
og den kan hittes snart!

Da Ellehammer overværede en revy i København, var der en skuespiller, som kendte ham og derfor udbrød: »Sikke tider, vi har! Kødets stiger, flødens stiger, det eneste, som ikke stiger, er Ellehammer«!

Der blev også tegnet humoristiske prospektkort, hvor man så Ellehammer med sin maskine komme og lande på byens torv!



Ellehammer arbejdede dog ufortrødent videre med forsøgene, men ofte skete der mindre skader på maskinen, så Ellehammer måtte komme med reservedele.

### *Peter Freuchen på besøg*

Der blev ikke modtaget besøgende på Lindholm, fordi Ellehammer ville have ro til forsøgene, men der kom dog én, som senere fik et kendt navn. Det var Peter Freuchen, der havde sit hjem i Nykøbing, og han kendte lensgreven på Knuthenborg, hvilket muliggjorde besøget. Freuchen fortalte, at han så maskinen køre rundt på cementbanen, men den kom ikke i luften, så det var bare en karruseltur – uden passagerer!

Besøget fandt sted, før Peter Freuchen tog ud på »Danmarks-ekspeditionen« til Grønland, og han sagde efter hjemkomsten: »Før vi drog ud, var man begyndt at arbejde med flyvning – jeg havde sammen med Eggert Knuth på Knuthenborg været ude på Lindholm og set Ellehammers eksperimentelle flyvestation. Men under ekspeditionen, hvor vi var isoleret i flere år, forklarede dr. Wegeber, den senere berømte geograf og fysiker, at flyvning var en utopi, som aldrig ville kunne gennemføres. Det er håbløst, sagde han og beviste med tal, hvor latterlig tanken var. Da vi kom hjem i 1908, fløj man alle vegne«!

### *Luftskibet kan flyve*

Det var ikke mange offentlige meddelelser, der kom frem om forsøgene, men den 24. juli 1906 fortalte den københavnske avis »Pressen« følgende:

»Ellehammers luftskib kan flyve. Det er en kendsgerning. Ganske vist har det ikke været mange fod oppe, men det har været i luften og kunne holde sig flyvende. Et par forbisejende har set luftskibet i en fart som

en ret stærk cykelkørsel i en stor rundkreds over øen i nogle alens afstand fra jordoverfladen. Den mægtige indretning raslede slemt, og motoren tøffede som en motorcykel. Det vil herefter næppe vare længe, før Ellehammer vil foretage sin længe ventede og stadig udsatte opstigning«.

### *Da dagen var inde*

Det var en tilfældighed, at 12. september 1906 blev den store dag, hvor de mange og besværlige forsøg gav resultat. Fætterten, Lars Ellehammer, fortalte om, hvordan det gik til:

»En aften med vindstille havde vi egentlig besluttet at holde op for den dag, men fandt på at gøre endnu et forsøg. Og det gik. Jeg ved ikke hvordan. Men pludselig fór apparatet op fra jordsmonnet og fór af sted – ikke særlig hurtigt, vi kunne mageligt løbe med ved siden af og havde vejr nok til de 42 meter, hun holdt sig svævende«.

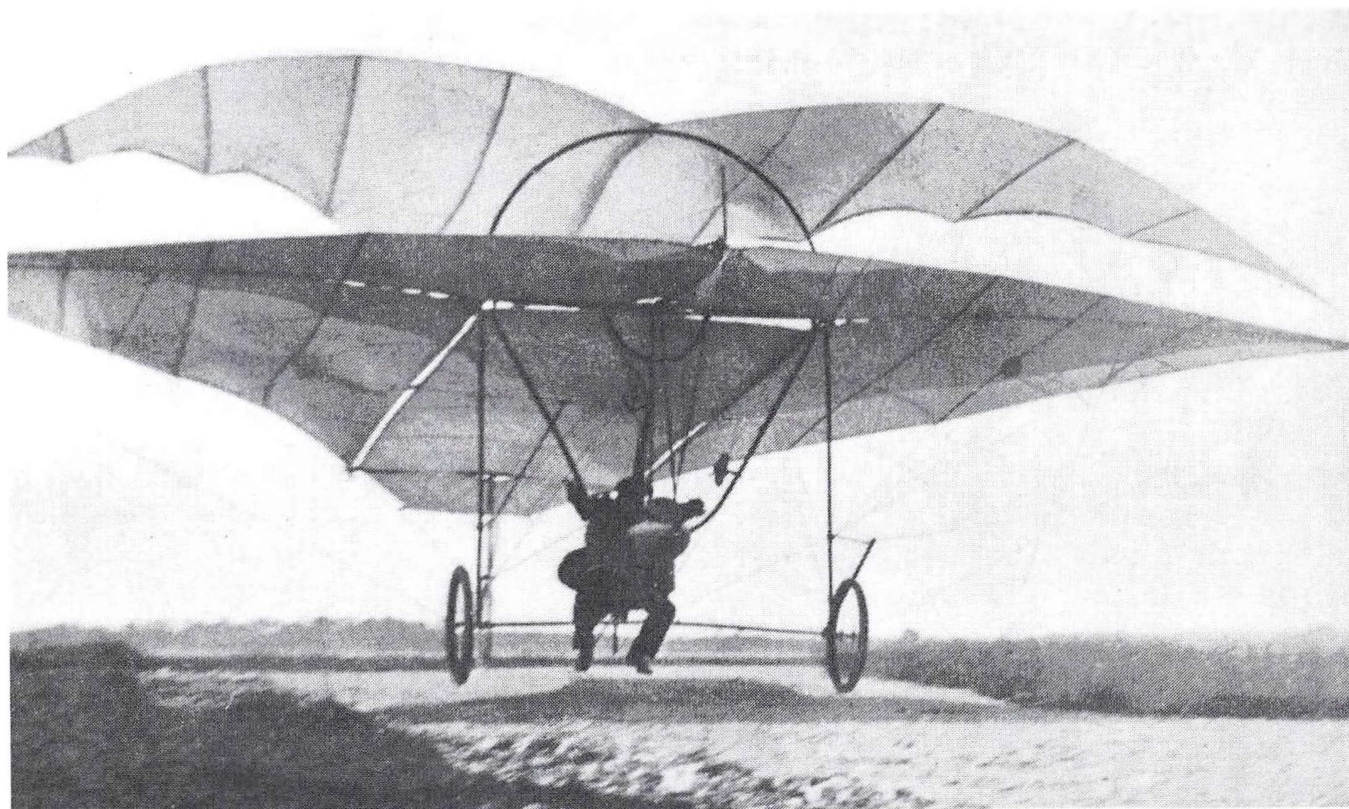
I en dagbog, som broderen Vilhelm førte, hed det for den 12. september: »Prøvede luftskibet på banen. Kørte hele banen rundt, svævede med for- og baghjulene ca. 42 meter i ½ fod højt, idet den brasende fór op imod vinden. Tog billeder af den i flugten«.

### *Jeg snuppede dig i flugten!*

Ellehammer selv skrev til en ven:

»Den 12. September 1906 Kl. 4 Eftm. lykkedes det paa Øen Lindholm, beliggende i Smaalandsøhavet, at bringe den første regelrette Flugt til Udførelse, idet jeg allerede flere Dage i Forvejen havde konstateret, at Maskinen ligesom »svømmede« hen over Jorden, hvorfor vi derefter stadig var klar med Fotografiapparatet ved de efterfølgende Forsøg. Min Broder, som tog Billedet, laa paa Maven længere oppe paa Sletten,





*Det berømte billede, som Ellehammers broder tog, netop da maskinen for første gang hævede sig op over jorden.*

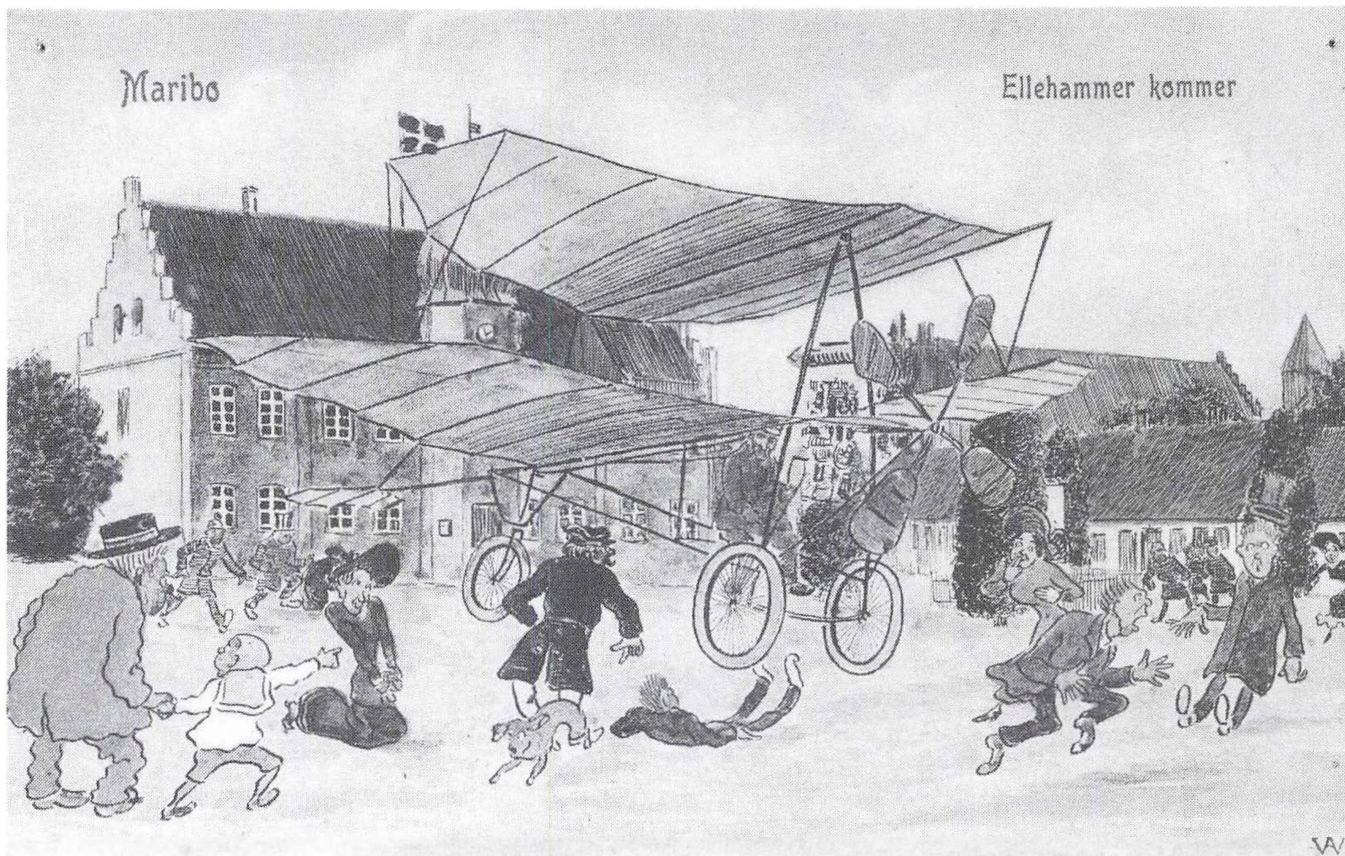
klar til Skud. Endelig løftede Maskinen sig, medens jeg krampagtigt knugede Haanden om Styret; en mærkelig Følelse overmandede mig, rent mekanisk afbrød jeg Tændingen og tog Jorden blødt, idet jeg sprang ud og slog Kolbøtter af Glæde, da jeg samtidig saa min Broder i Løb, raabende: – Jeg nappede dig i Flugten«!

Ellehammer meddelte også resultatet til en god ven, redaktør Hans Jørgen Jensen, »Møns Folkeblad«, som nogle dage i forvejen havde været på Lindholm. »Møns Folkeblad« ryddede dog ikke forsiden, men bragte en beskeden notits inde i bladet. »Socialdemokraten« i København opdagede den lille meddelelse, som blev gengivet lige så småt den 15. september.

### *Håndsving som på en bil*

Københavnske bladfolk blev dog interesserede i det med den første flyvning i Danmark og fik arrangeret en gentagelse, som skete den 16. september og med et godt resultat, hvilket en journalist fortalte om i sin avis: »Motoren sættes i gang med et håndsving som på en almindelig bil. Den tænder straks, og eksplosionerne er så kraftige, at de må kunne høres helt til Lolland. Da Ellehammer slår bremserne fra, sætter luftskibet fart fremad, og da det er løbet en halv snes alen, hæver det sig op i en højde af 3-4 alen over jorden. Kun ståltrådbardunerne hindrer det i at fortsætte videre fremad ud over vandet og tvinger det til at holde bannens retning. Endnu et par alen svæver luft-





*Ellehammers flyvning gav anledning til satiriske tegninger om, hvorledes det kunne ventes, at en maskine ville lande på Maribo torv.*

skibet af sted, så er farten blevet så stærk, at vi dårligt kan følge med i løb. Ellehammer slår strømmen fra og lander blødt«.

### *Nu, Søren fløjtme, flyver den!*

Ellehammer havde nået det, som han ville, nemlig at flyve, og så kunne arrangementerne på Lindholm afvikles, men der var også et økonomisk regnskab at gøre op.

Fætteren Lars, der fik 100 kroner om måneden for at hjælpe til på Lindholm, førte en regnskabsbog, som findes på Teknisk Museum i Helsingør. Bogen begynder den 25. november 1905 og slutter den 31. december 1906. Der findes en række udgiftsposter om penge til mandskab, sejlads,

materialer og varer fra købmanden i Krage-næs. Slutningen er 63 kr. til nedrivning og flytning og 21 kr. til telefon for hele året.

Omkostningerne er for 1905 opgjort til 1.350 kr. og i 1906 til 3.494 kr., ialt 4.844 kr. Disse penge ofrede Ellehammer selv på sin flyvning, samtidig med at han selv var væk fra sit værksted i København.

I regnskabsbogen skrev Lars Ellehammer nu og da nogle bemærkninger, og for den 12. september står der: »Nu, Søren fløjtme, flyver den ...«

### *Fortsatte med flyveeksperimentet*

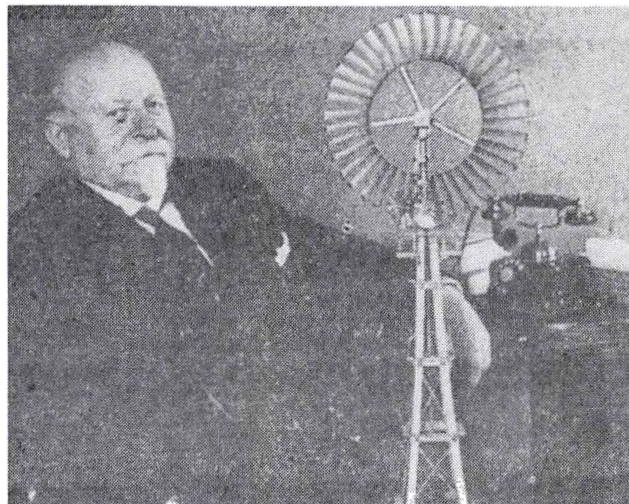
Ellehammer havde ingen tanker om, at flyvemaskinefremstilling kunne gøres til en in-



dustri i Danmark. Maskinen var et enkelt-tilfælde, men da den i 1907 blev udstillet ved den første store danske automobiludstilling i Tivoli i København, så strømmede mange mennesker til for at se »luftskibet«.

Ved en flyveopvisning i Kiel i 1908, hvor 30.000 mennesker kom til stede, fik Ellehammer førstepræmien på 5.000 mark for en flyvning på 11 sekunder! De andre maskiner kom overhovedet ikke i luften!

Ellehammer fortsatte med sin eksperimenter, hvad flyvemaskiner angår. 1910-1911 præsenterede han en vandflyver og i 1911 en helikopter.



*Ellehammer som en ældre mand på sit værksted sammen med modellen til en vindmølle.*



*Flyvningen, som Ellehammer foretog, kom også på frimærker.*

Til det sidste blev Ellehammer ved med at eksperimentere i sit værksted: »Jeg vil ikke lægge op, så længe min hjerne kan rumme en fornuftig tanke, for det er hele mit liv at eksperimentere«.

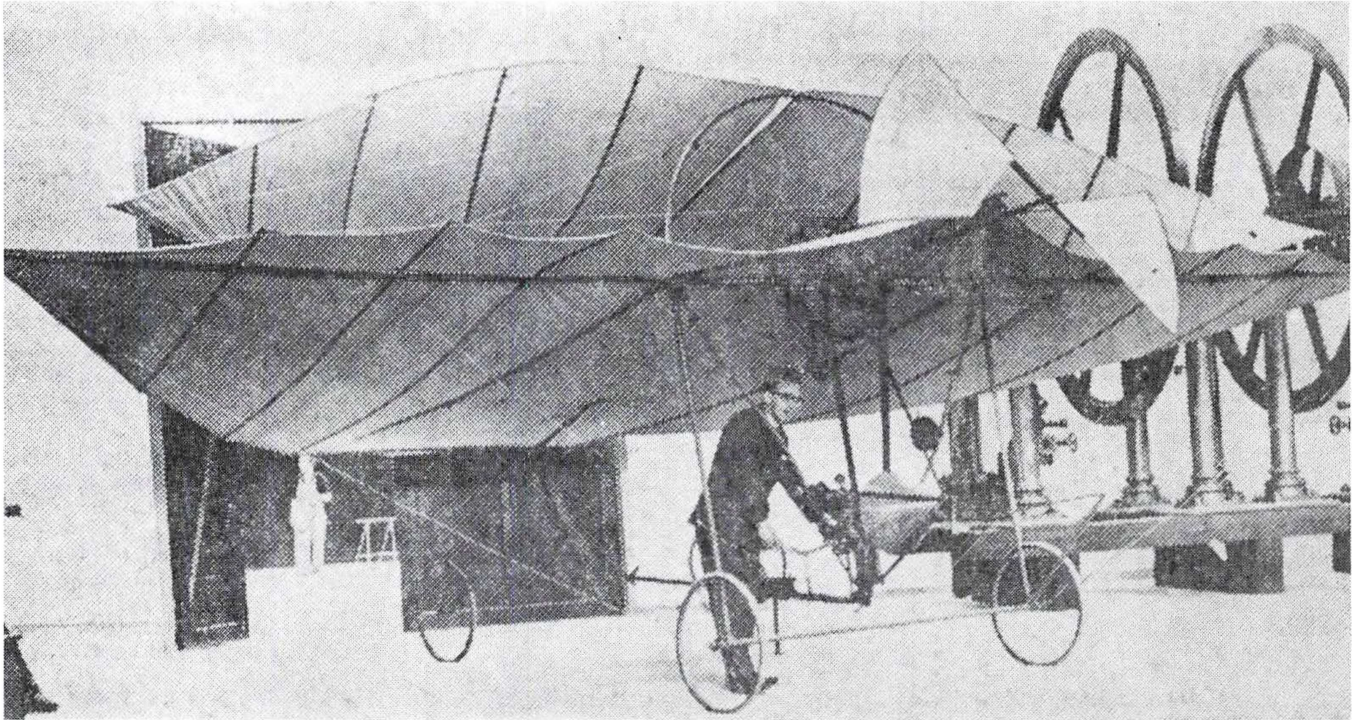
Det glædede ham at besøge vennerne på Falster, der altid havde stegte ål parat, for det var hans livret: »Jeg vender altid hjem fem kilo tungere. De stuede kartofler giver balancen«.

### *Ellehammer – en lykkelig mand*

Ellehammer levede et lykkeligt familieliv med hustruen, som forstod hans interesser, og børnene. Han var livsglad og venlig og med lyst til at omgås mennesker. Ellehammer var flittig og arbejdsom. Arbejdet var for ham en dejlig hobby, som han levede i. Han tog det roligt, hvis forsøgene ikke lykkedes – og fortsatte. Han tjente mange penge, men lysten til at eksperimentere uden økonomiske resultater bevirkede også, at han brugte mange.

Udover beretningen om den første flyvning i Danmark, så er der på Danmarks





*Ellehammers flyvemaskine fra 1906 blev rekonstrueret og anbragt på Danmarks tekniske Museum i Helsingør.*

tekniske Museum i Helsingør en del direkte minder. Der er blandt andet en konstruktion af den første flyvemaskine og en original maskine fra 1909 fremstillet af Ellehammer selv. Desuden findes der en model af hans helikopter fra 1911.

Fra den lykkelige barndom med legen med drager på Vålse til flyvningen på Lindholm og lige til sine dages ende havde Jakob Christian Ellehammer en varm kærlighed til Lolland-Falster. Det var for ham barndommens og ungdommens dejlige land, og han blev en af landsdelens store sønner.

Den første flyvning i Danmark blev hans livs største bedrift og gav ham et navn, som ikke vil blive glemt.

Verner Hansen, Museumsgade 3, 4930 Maribo. Fhv. lokalredaktør på dagbladet Ny Dag, redaktør af Lolland-Falsters historiske Samfunds årbog, forfatter af en del lokalhistoriske småskrifter.