



Om någon kom på det underliga infallet att fylla den bensinkvartilet, som åtgår för att med en DC-3 — planet här ovan — flyga från Luleå till Malmö, i vanliga läskedrycksflaskor och ställa dessa flaskor på varandra, så skulle man få en flaskstapel, som är 1.300 m hög, d. v. s. mer än 8 gånger så hög som skorstenen i Rönnskår, som vi se på bilden.

JUBILEUMSUTSTÄLLNINGEN 1945



A.B. AEROTRANSPORT

SWEDISH AIR LINES

FLYGET GÅR

Korta fakta om ABA och SILA

Aktiebolaget Aerotransport — eller ABA, som företaget populärt kallas — bildades 1924 på initiativ av kapten Carl Florman, som allt sedan dess varit dess verkställande direktör. Redan följande år stod det klart för svenska myndigheter, att det nya företags verksamhet var av stor betydelse för hela riket. Statsmakten beslöt att ge Aerotransport sitt stöd — liksom man förut gynnat järnvägarna. Under åren har därför varierande subsidier utgått. Dessa minskas med 75.000 kr. om året och upphöra helt år 1950.

Den 31 maj 1943 bildades på ABA:s initiativ Svensk Interkontinental Luftrafik Aktiebolag — SILA — med ett aktiekapital av ej mindre än 12 miljoner kronor. Bland aktietecknarna märkas de flesta av landets största industriföretag och rederier, försäkringsbolag m. fl. Verkställande direktör är Aerotransports förutvarande direktörsassistent, Per A. Norlin.

Mellan SILA och ABA finns ett avtal, som bildar grundvalen för ett intimt samarbete mellan de båda bolagen. Luftrafiken på utlandet uppdelas så, att Aerotransport ombesörjer den europeiska trafiken, under det att den interkontinentala förbehålles SILA. All trafik på SILA:s linjer skall emellertid med utnyttjande av Sila tillhörig flygmateriel och andra anläggningar utföras av Aerotransport.

Den 2 juni 1924 blev en märkesdag i svenskt trafikflygs historia. Då startade ABA:s första plan från Lindarängen i Stockholm på väg med de första passagerarna till Helsingfors. Den 1 juli samma år öppnades även trafiken mellan Malmö och Hamburg.

1924 års flygningar företogs med enmotoriga Junkersplan. Dessa gävo plats endast för fyra passagerare och hade en marschhastighet av blott 140 km i timmen. Men redan följande år anskaffades för trafiken mellan Malmö och Amsterdam tremotoriga plan med utrymme för nio passagerare och en marschhastighet av 170 km. ABA var det första företag i världen, som i trafik insatte dylika helmetallplan. ABA:s moderna Douglasplan på Norrlandslinjen med plats för 21 passagerare hålla en marschhastighet av 280 km/tim. och ABA:s ombyggda s. k. »flygande fästningar» av typ Boeing B-17 hålla 310 km/tim.

Först år 1933 påbörjades arbetena på Stockholms stads lantflygplats vid Bromma, ekonomiserade av staten och staden gemensamt. Arbetena slutfördes 1936 och samtidigt blev flygleden Stockholm—Malmö i huvudsak färdigställd. Den 1 juli samma år kunde Stockholm slutligen bli utgångspunkten för ABA:s linjer till kontinenten. Sedan dess ha både Bromma-, Bulltofta- och Torslandafälten utvidgats och förbättrats avsevärt. Flygfält ha även anlagts vid Norrköping och Jönköping m. fl. platser och Sundsvall/Härnösand fick sitt flygfält på Skeppsholmen färdigt för trafik sommaren 1944. Rikelinjens ändstation i norr är det militära flygfältet på Kallaxheden utanför Luleå.

ABA har alltid haft som mål att göra trafikflyget tillgängligt för hela folket och inte endast för den kategori, som har råd att betala en flygbiljett, vad den än kostar. Det var därför med stor tillfredsställelse som ABA hälsade K. M:s beslut att bifalla ABA:s framställning om sänkta biljettpreiser. Av tablan här nedan framgår priserna på inrikeslinjerna före och efter prissänkningen.

BILJETTPRISER:	Förr	Nu
Stockholm—Göteborg eller omvänt	85: —	62: —
—Malmö > >	105: —	70: —
—Sundsvall > >	75: —	56: —
—Luleå > >	140: —	93: —
Göteborg —Malmö > >	60: —	45: —
—Sundsvall > >	125: —	96: —
—Luleå > >	165: —	133: —

Malmö —Sundsvall eller omvänt	135: —	103: —
—Luleå > >	165: —	133: —
Sundsvall —Luleå > >	110: —	59: —

Från Luleå till Malmö kan man komma på en eftermiddag. Denna snabba kommunikationsmöjlighet betyder, att Norrland knytes närmare till det övriga Sverige. Det är ABA:s förhoppning, att det inte skall dröja länge, innan turerna på Norrland kunna utökas med en förbindelse från Norrland på morgonen och en från Stockholm på eftermiddagen. Nu ser turlistan på Rikselinjen ut så här:

Sträcka 1651	Sträcka 1650	Dagliga flygförbindelser	Sträcka 1651/1650
	7.00	fr. Malmö	t. 23.30
	8.05	t. Göteborg	fr. 22.20
	8.20	fr. Göteborg	t. 22.05
	10.05	t. Stockholm	fr. 20.10
8.30		fr. Stockholm	t. 19.40
10.00		t. Sundsvall/Härnösand	fr. 18.45
10.20		fr. Sundsvall/Härnösand	t. 17.45
11.55		t. Luleå	fr. 16.00

Således direkt dagsförbindelse Luleå—Malmö i sydgående riktning.

ABA har 5 st. 3-motoriga Junkers Ju 52:or, 1 st. 3-motorig Fokker F 12, 3 st. 2-motoriga Douglas DC-3 och 3 st. 4-motoriga Boeing B 17 eller de s. k. »flygande fästningarna».

Vet Ni att

- ABA nyligen på Bromma flygplats låtit bygga en stationshangar som har den största fria golvytan i Europa — 120×50 m. — och vars yttinnehåll alltså är 6.000 kvm eller lika stor till ytan som fotbollsplanen på Norrwalla idrottsplats i Skellefteå.
- ABA har över 800 anställda, därav c:a 200 inom trafik- och administrationsavdelningarna, över 500 inom de tekniska avdelningarna och över 100 flygare, telegrafister och andra besättningsmän.
- Rikselinjen Luleå—Malmö är på kilometern lika lång som flyglinjen Stockholm—Paris.
- Skeppsholmens flygplats (mellan Sundsvall och Härnösand) är den lägst belägna flygplatsen i Sverige — blott ½ m. över havsytan.
- 300.000 träd måste avlägsnas vid anläggningen av Skeppsholmens flygplats.
- om man kunde använda hela energiinnehållet i den bensinmängd, som åtgår för en flygning med DC-3 från Luleå till Malmö, att värma upp badvatten, så skulle mer än ¼ av Skellefteås hela folkmängd få sig ett varmt bad.
- den sammanlagda motoreffekten vid start hos en flygande fästning är lika stor som starteffekten hos SJ:s modernaste och största snälltågslok, litt. F, nämligen 4.800 hk.
- den sammanlagda effekten hos generatorerna i en flygande fästnings elanläggning räcker att försörja ett 40-tal ordinära enfamiljsvillor med elektrisk ström.
- att den elektriska energimängd, som generatorerna i en flygande fästning leverera under en timmes flygning är 24 kw och att denna energi skulle täcka strömbehovet för en ordinär 1-plansvilla under en månad.
- att det för luftrycket känsliga organet i ett flygplans höjdmätare, aneroiden, utvidgar sig blott en mm., under det att flygplanet stiger från marken till 2.000 m., men att visaren är så starkt utväxlad, att den därvid roterar 10 varv, och att visarspetsen då tillryggalägger 2 m. över instrumenttavlan.
- och slutligen: Vet ni att man på Rikselinjen kan äta både lunch och middag eller beställa någonting à la carte. Kaffe, te, smörgåsar och wienerbröd serveras även.