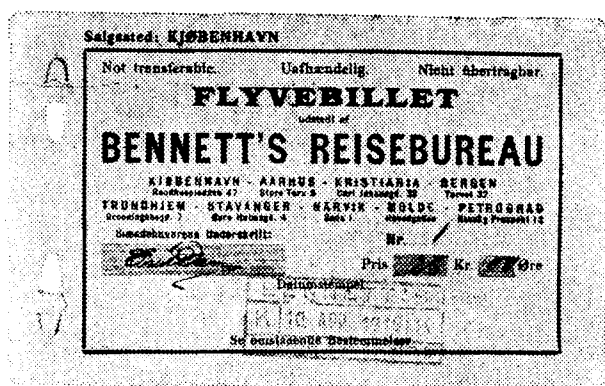
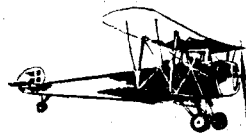


Verdens første flyvebillet



blev solgt af BENNETT

 For 50 år siden, Palmesøndag 1919, nogle måneder inden DDL startede regelmæssige flyvninger med betalende passagerer, etablerede et herværende trafik-selskab fast passager-rute-flyvning fra Kløvermarkens flyveplads, med Bennett som salgssted. Det var Bennett, som udstedte ovenfor afbildede fly-



vebillet til verdens første betalende fly-passager, hvis navn var Erik Dan. Billetten, som i dag er et trafikhistorisk dokument i Bennetts eje, kostede 25 kr. Flyet var et 2 personers Nielsen & Winther biplan med kun en motor. Flyveselskabet indstillede sin virksomhed få dage efter starten, idet maskinen led havari ved Storebælt. Til understregning af den fantastiske udvikling, der er sket inden for luftfarten i de forløbne 50 år, siden verdens første luft-



fartsselskab DDL blev stiftet, kan nævnes, at Bennett i løbet af et par år vil kunne sælge billetter til de nye Jumbo-jet-fly med plads til 700 passagerer, når disse kæmpe-maskiner til den tid ind-sættes i oversøisk trafik. Bennett var med fra starten og er stadig i første række, også når det gælder luftfart. Vore medar-

bejdere kender alle forbindelser ad luftvejen, fly-kvaliteterne og tarifferne — og tilrettelægger Deres rejse uanset, hvor De skal hen, til Jylland eller til Japan.


Bennett
 Rejsebureau

RÅDHUSPLADSEN 47
 KØBENHAVN V.
 TELEFON MI 78 78

Filialer i Århus og Odense

-der er koldt i de store højder...



- men LOFTLEIDIR glæder sig over at der er plads til fair konkurrence i det frie luftrum og kipper med flaget for DDL.

Tillykke med de 50

LOFTLEIDIR

STADIG LAVESTE



Tillykke!
Tillykke!
Tillykke!



IBERIA
AIR LINES OF SPAIN

... hvor kun fly'et får bedre service end De selv

DDL — verdens første luftfartsselskab

DET DANSKE Luftfartsselskab er nok verdens ældste, men bevidstheden herom — ofte propagandamæssigt udnyttet — er af mindre betydning end den kendsgerning, at selskabet ved i 1950 at gå op i en højere treenighed med de tilsvarende norske og svenske foretagender under navnet Scandinavian Airlines System fremdeles eksisterer og har skabt respekt i alle lande og blandt de største luftfartsselskaber.

Det kan dokumenteres, at alt hvad dansk flyvning omfatter, har en civil pælerod. *Ellehammer* var den første, der fløj i Europa, og de første danske aviatorer, folk som *Alfred Nervo* og *Robert Svendsen*, var alle civilister, famlende penge-løse entusiaster i gang længe før et dansk flyvebåen tog form.

Det er klarlagt, at billedhuggeren *Willie Wulff*, DDL's første direktør, så tidligt som i 1912 drøftede fremtidens luftfart med den store franske flyvepioner *Maurice Farman* og i de følgende år som dennes repræsentant både herhjemme og i Tyskland udførte ideen om et dansk luftfartsselskab.

Men man mindes også hans nære idéfælle og medarbejder som flyveteknisk sagkyndig, den unge militærflyver løjtnant *John Ekman*, en initiativrig personlighed, der uheldigvis dræbtes under styrt på Kløvermarken samme dag han tidligt om morgenen ene mand 27. maj 1918 havde haft en konference med den velvilligt stemte etatsråd *H. N. Andersen* om flyveplanerne efter at de to initiativtagere, *Wulff* med indsats af alt, hvad han ejede, havde tegnet en mindre aktiekapital.

Den sære magnat anså det nok for under sin stædigt gennem hele livet fastholdte værdighed at forhandle direkte med en billedhugger.

Mødet i ØK

Tilslutningen til planerne var i øvrigt ikke overvældende.

Til et møde i ØK 29. oktober var blandt ledende personligheder inden for handel, industri og skibsfart kun tegnet ca. en tredjedel af de 3 millioner kr., man havde tænkt sig til gennemførelse af de grundlæggende arbejder — nedadgående konjunkturer og Landmandsbankkrisen kunne angives som årsag.

Men en kassekredit på 100.000 kr. blev da garanteret. 29. oktober kan således betegnes som DDL's fød-

selsdag, selv om selskabet først blev konstitueret som aktieselskab 19. marts 1920, idet den danske regering først da var blevet bemyndiget til at meddele selskabet den ønskede koncession.

Forlods havde selskabet imidlertid i sommeren 1919 indkøbt sine første fly og i august og september gennemførtes forsøgsruter til Warnemünde og Hamborg, der dog begge indstilledes med udgangen af oktober.

I 1922 lykkedes det endelig at få tilsagn om delvis statssubvention, og man kunne genåbne Hamborg-ruten. Året efter blev den gennemført i samarbejde med KLM og det tyske selskab Aero-Lloyd, i det ruten forlængedes til Rotterdam. De to følgende år, hvor udviklingen pressede på og manifesterede sig ved åbningen af Københavns Lufthavn i Kastrup, blev et særdeles bevæget kapitel i dansk trafikflyvnings historie, med skarp konkurrence med dels et nystartet selskab „Dansk Lufttransport“, dels med det svenske „Aerotransport“, der var følelige konkurrenter på ruten Malmø — København — Amsterdam med forbindelse videre til Paris, ikke mindst fordi de udenlandske selskaber rådede over hurtigere og større fly end DDL.

Hurtigere

En overgang lagde DDL sig i spidsen, hvad fart angår, idet man anskaffede franske 9-personers *Farman Jabiru*-fly, der var væsentlig hurtigere end konkurrenternes, men de danske trafikmyndigheder satte en bremse på denne udvikling ved krav om, at to af de fire fly skulle licensbygges på Orlogsværftet, og dette veto bragte i den grad selskabets finanser ud af balance, at en rekonstruktion med efterfølgende reduktion af dets i øvrigt lidet rentable ruter blev en nødvendighed.

Men i løbet af 1927—28 havde DDL sparet tilstrækkelig kapital sammen til indkøb af fire *Fokker F 7*-fly, der på glansfuld måde indledningsvis hjalp til med transporter over Store Bælt i isvinteren 1928—29, og året efter kunne selskabet gennemføre flere betydningsfulde udvidelser: en rute til *Beflin* i forbindelse med det nydannede *Lufthansa* og etableringen af en natpostroute Malmø — København — Hamborg — Amsterdam — Rotterdam.

Med nye fly, *Fokker F 12* og et tre-motors *Junkers Ju 52* gjorde DDL sig fra nu af gældende nogenlunde på lige fod med de øvrige konkurrerende selskaber.

Provinsruter til *Ålborg* og *Esbjerg* oprettedes i 1936—37 ved særligt initiativ fra den senere trafikminister, ingeniør *Gunnar Larsen* side.

Under direktør *Knud Krebs'* på

én gang initiativrige og forsigtige ledelse, der mødte tillidsfuldhed i dominerende erhvervskredse, lykkedes det en rekonstrueret bestyrelse med først *Gunnar Larsen* og senere med civilingeniør *Per Kampmann* som formand at tegne en ny og hårdt tiltrængt aktiekapital på ca. 2 millioner kr. og gennem den stærkt flyveinteresserede trafikminister *Fisker* at skaffe DDL et varigt monopol på al dansk trafikflyvning.

Luksus-fly

I 1938 udvidede DDL sin maskinpark med to tyske *Focke Wulf Condor*-fly til 28 passagerer, på den tid de hurtigste og mest komfortable i Europa, og de anvendtes på flere nye ruter til London, Amsterdam, Berlin og Oslo. Naturligvis ændrede krigsudbruddet i september 1939 hele situationen, men i særdeleshed bidrog *Gunnar Larsen* helt igennem kommercielle indstilling til, at selskabet ikke helt lammedes.

4. oktober fik DDL tilladelse til at genåbne sin Berlin-rute, der gennemførtes helt til 1944, endda med en forlængelse til Wien, og efter langvarige forhandlinger lykkedes det også at genåbne ruten til London. Efter 9. april faldt dog denne rute bort, naturligvis ...

Det skal fremhæves, at de mænd, der ledede eller stod bag DDL under krigens sidste fase udviste et stort fremsyn.

På en ekstraordinær generalforsamling i 1943 udvidedes aktiekapitalen med 12 millioner kr., hvilket muliggjorde, at selskabet, når krigen var forbi, kunne stå rustet til et meget stort fremstød på fælles-skandinaviske basis.

Fra umiddelbart efter krigens afslutning førte DDL sig selvstændigt frem med oprettelse af nye stor-ruter, bl. a. til Paris, Rom og — sammen med Det norske Luftfartsselskab — helt til Nairobi, men så tidligt som i 1938 havde luftfartsselskaberne i Danmark, Finland, Norge og Sverige truffet en overenskomst om store fællestafikale opgaver, som de pågældende selskaber ikke kunne løse på egen hånd, således ruter mellem Skandinavien og Nord- og Sydamerika.

Med andre ord: SAS lå i luften, bogstavelig talt. 24. januar 1940 indfandt en skandinaviske post- og luftfartsdelegation sig i Washington med afdelingschef *Arne Krog* og DDL's direktør *Knud Lybye* som deltagere fra dansk side for at føre forhandlinger med de amerikanske myndigheder, luftfartsselskaber og flyvemaskinefabrikker om mulighederne for tilladelser og samarbejde ved oprettelse af en skandinaviske Atlant-rute.

Selvfølgelig lå ideen om dannelsen af et skandinaviske luftfartsselskab i svøb under disse forhandlinger, der først ti år senere blev formuleret, og hermed indledte SAS' verdensomspændende æra.

En forkortende skildring af Det danske Luftfartsselskabs bevægede historie kan måske ende med, at man noterer den danske slutindsats, at selskabet umiddelbart efter krigen indkøbte to amerikanske „Flyvende fæstninger“, der var nødvendigt i Sverige, med henblik på fremtidens Atlant-flyvninger, og at denne disposition fulgtes op med et nyt Amerika-besøg med indkøb af nogle DC3- og DC4-fly, der blev leveret i 1946, og som lempeligt, men stærkt afløste de på *Per Kampmann*'s initiativ anskaffede britiske små *Vickers* Viking-fly.

SAS opstod ved en pejs

Det danske Luftfartsselskab er i dag et papirkontor, hvis anseelse, målt med stabiliserede og stundom stigende aktiekurser udgør en uundværlig del af SAS, selv om visse storsvenske kræfter sporadisk har været inde på den tanke, at Sverige kunne køre dette løb alene, uagtet de investeringer, der kræves i dag, må have forekommet stifterne at være af en utopiisk størrelsesorden, en sag om milliarder.

Men junglen i det stockholmske SAS-hovedkvarter er en anden historie, der ikke kan spille nogen hovedrolle ved et uskyldigt jubilæum hersteds.

Hvem fik helt konkret ideen til det SAS, der lod de tre landes luftfartsselskaber træde ud af direkte aktivtjeneste?

Tanken sprang i 1945 ud af pejseilden på et hotel i Geilo, hvor direktør *Knud Lybye*, DDL, Det norske luftfartsselskabs direktør, general *Riiser-Larsen* og Aerotransports direktør *P. A. Norlin*, holdt en lille privat ferie.

Mange luftfartsselskaber er gået ned i det forløbne 50-år, og kun få har kunnet opleve en nekrobiotose med et potenseret nyt liv som SAS.

Et har imidlertid alle eksisterende og atfede luftfartsselskaber tilfælles: At dets ledende folk, i særdeleshed initiativtager, alle dage har været en slags eventyrere, der har opfattet luftfart som en sag mere end en forretning. Uanset større eller mindre statslige indslag vil et luftfartsselskab nok altid kun, takket være de etape for etape nødvendigtvis voksende investeringer, kunne blive en forholdsvis mindre og risikabel forretning svingende omkring et fulpunkt, med muligheder for små gevinster til den ene og store tab til den anden side.

Jørgen Sandvad