

J P Åhlén och flyget – samt ett försök att sätta ett par flyghistoriska småskrifter i ett sammanhang!

Johan Petter Åhlén någon gång under
1910-t (foto från www.wikipedia.org).

Johan Petter Åhlén (1879-1939) från Insjön i Dalarna grundade tillsammans med sin farbror Erik Holm postorderföretaget Åhlén & Holm 1899. Johan Petter blev 1902 ensamägare till företaget, som sedermera utvecklades till varuhuskedjorna Åhléns och Tempo. Samma år dök en lumparkamrat och pappersförsäljare upp i Insjön med vilken J P Åhlén kom att grunda ytterligare ett namnkunnigt företag. Kamratens namn var Erik Åkerlund och det gemensamma bolaget blev bok- och tidskriftsförlaget Åhlén & Åkerlund. En minnesskrift över J P Åhlén talar om direktör Åhlén, eller JP som det mer familjära tilltalsnamnet löd, som en ”varmhjärtad och utåtriktad människa med vittgående intressen”. J P Åhlén var en entreprenör av stora mått och en framstående föregångsman när det gällde reklam. Firma Åhlén & Holm använde sig redan under 1900-talets inledning av bilar, film och flyg för att göra rikstäckande reklamkampanjer. Detta vid en tid då reklammedlen i sig var sensationella nyheter! Exempelvis för den ”Vita bilen” 1910-11 kors och tvärs genom Sverige, emellanåt med direktör Åhlén själv vid ratten. Och på biograferna kunde den vetgirige redan från 1909 följa verksamheten vid Åhlén & Holm i Insjön. I takt med att affärsverksamheten utvecklades handlade det för J P Åhlén inte bara om reklam utan även om att ge ekonomiskt stöd till olika verksamheter. Eller som minnesskriften uttrycker det ”Han hjälpte gärna – både enskilda och institutioner – men han hjälpte inte blint, på måfå. Ifall han skänkte arbetskraft och pengar, ville han vara övertygad om att de hamnade på rätt ställe och blevo till välsignelse”. Sannolikt ligger här grunden till J P Åhléns, och senare inte minst sonen Göstas, stora insatser för att ekonomiskt understödja svenskt flyg. I Svenskt flyg och dess män omnämns, vid sidan av direktörerna Wenner-Gren och Wicander, far och son Åhlén som de fyra bidragsgivare ”till vilka svenskt privatflyg står i särskilt stor tacksamhetsskuld”.

Flygveckan 1912, samarbetet med Hugo Sundstedt

Hur kom då postorderföretagaren J P Åhlén in på flygets bana? För att återknyta till reklamintresset var upprinnelsen sannolikt Erik Åkerlund och J P Åhléns besök vid flygveckan i Stockholm den 11-15 oktober 1912. Hur de hamnade där är mig obekant men herrarna hade ett omvitnat intresse för båtar och bilar. Enligt Ullman (1999) hade J P Åhlén

dessutom köpt sin "Vita bil" av Carl Cederström! Är detta riktigt, Carl Cederström drev före sin flygkarriär bilföretaget BilBol, får vi förmoda att köparen redan här bestods med en verbal introduktion till flygets värld! Under flygveckan såg de i alla fall Carl Cederström tävla mot Hugo Sundstedt. Till mångas förvåning drog Sundstedt flera gånger det längsta strået, bl a erövrade han priset för högsta höjd och längsta flygning. Sundstedt flög då "Nordstjernen", en Blériot XI som tidigare tillhört Cederström. Nordstjernen hade i juni samma år ställts till Sundstedts förfogande av Örebro aviatikaktiebolag, liktydigt med tre skofabrikörer från Örebro. Av ett något turbulent förspel till flygveckan framgick dock att skofabrikörerna inte hade riktigt samma syn som Sundstedt på flygplanets nyttjande. Därmed fanns det säkert ett intresse från Sundstedts sida att söka sig nya finansiärer. Resultatet av kontakterna blev i alla fall att direktörerna gemensamt inköpte Cederströms senaste "Blériot-racer-monoplan", levererat från Frankrike tidigare under sommaren. Planet tillställdes Sundström med förfoganderätt och möjlighet för honom att tävla i Skandinavien och Finland. Avtalet blev klart den 15 oktober, d v s redan på flygveckans sista dag.

Flygkonstens historia av Otto Witt. Rimligen måste ett ganska betydande antal av broschyren ha tryckts upp, icke desto mindre är det lilla häftet en idag svårfångad trycksak.

Det nya samarbetet förlöpte inledningsvis väl, åtminstone genomförde Sundstedt under sommaren och hösten 1913 flera välbesökta flygningar runt om i landet för Åhlén & Holm. Från flygplanet slängde Sundstedt ner cirkulär för företaget och väl nere på marken delade han ut flyg- och reklambroschyrer till publiken. Av broschyrtexten framgår att direktörerna visserligen gjorde gemensam sak, men att det inledningsvis var Åhlen & Holm som kom att stå som ägare till flygplanet. Den omedelbara orsaken till inköpet förklarades vara att ”den djärve flygaren behövde en modärn maskin, om han med utsikt till framgång skulle kunna fortsätta på den bana, där han nu gjort en så vacker start”. Men det var inte bara omsorg om Sundstedts flygarbana som var avgörande utan även tanken att ”gagna den svenska flygkonsten” samt ”utsikten till en kraftigt värkande reklam för våra firmor”. Något mer än ett reklamintresse måste dock ha slagit an, för redan i SAS (sedermera KSAS och KSAK) matrikel från 1913 är såväl J P Åhlén som Erik Åkerlund upptagna som medlemmar. Med tiden blev Sundstedt en ”berömd och anspråksfull flygare” och planerade redan nästföljande sommar för inköp av en ny flygmaskin. Ansvaret för flygplanet hade nu av allt att döma övergått i Åhlén & Åkerlunds regi, för det döptes först om till ”Ugglan” (Å & Å varumärke) och sedermera även till ”Veckojournalen”.

Från och med maj 1914 övertas ansvaret för flygningarna på Åkerlunds chaufför Germundson. Bakgrunden var att Erik Åkerlund enligt Söderberg (1973) ”var en ekonomisk och praktisk man som ansåg det skulle vara lämpligt att kombinera anställningen bilchaufför – luftchaufför”! Sundstedt å sin sida flög i juni samma år hem sin från Paris inköpta Farman HF 23. Efterspelet till Sundstedts flygplansbyte blev inte heller denna gången komplikationsfri. I september 1913 stämmer nämligen Erik Åkerlund Sundstedt. Bakgrunden till stämningen var att Sundstedt inte som avtalat delat med sig av de prissummor som han intjänat under sin tid med Blériotplanet.

Sverige Runt 1928, samarbetet med Albin Ahrenberg

J P Åhlén kvarstår som medlem i SAS, från 1915 som ständig medlem i Stockholm vilket innebär att han (till skillnad från kollegan Åkerlund) har betalat in de 300 kr som medför ett livslångt medlemskap. För att återfinna honom i en mer aktiv flygargärning måste jag dock hoppa fram till slutet av 1920-talet. År 1929, samma år som J P Åhlén fyllde femtio år, gjordes flera stora donationer bland annat 10 000 kr till Röda Korset som bidrag till inköp av ett aeroplan för transport av sjuka. Även Albin Ahrenberg fick detta år ta del av J P Åhléns generositet. I Ett flygarliv kallas J P Åhlén för ”en god vän”, här nämns också att Åhlén bidrog till inköp av radioutrustning för atlantflygningen 1929. Betydligt mer uppmärksammat blev dock ett annat samarbete mellan Ahrenberg och firma Åhlén & Holm. Albin Ahrenberg startade sina Sverige Runt-flygningar 1927. De första åren som ett propagandaevenemang för ABA, vilka tillsammans med en årlig ”huvudsponsor” stod för kostnaderna. Startåret var det ”Tomtens skurpulver” som iklädde sig denna roll, men det andra turneringsåret - 1928 - var det dags för Åhlén & Holm att bli ”flygplansägare”.

Åhlen & Holms flygturné 1928 av signaturen Esset.

Enligt beprövat manér från 1913 skapas återigen ett informationshäfte som berättar om evenemanget. På samma sätt som 1913 består upplägget i en liten kronologi över flygets historia, kombinerat med en beskrivning över Åhlén & Holms verksamhet. Återigen får vi en förklaring till företagets engagemang; det upplyses om att flygningen alltså befinner sig i sin tidiga ungdom och att allt nu måste göras ”för att i de vidsträcktaste folklager popularisera flygningen, väcka intresse och förståelse för densamma”. För att sedan ge ”sina kunder och gynnare runt om i landet ett tillfälle att för ett billigt pris få uppleva det nöje och den tjusning, en flygtur onekligen skänker, är det som Åhlén & Holm gått in för en Sverigerunt-flygning sommaren 1928”. Turnén skulle ske med flygplanet ”Åhlén & Holm” vilket, liksom det föregående året, var liktydigt med ABA:s Junkers F 13 (S-AAAB). Att Åhlén & Holm tog sitt uppdrag på stort allvar visas även av att ett flygmotiv täckte omslaget på företagets rikstäckande huvudkatalog för det första halvåret 1928. Vid sidan av broschyren trycktes också en karta och en färdplan upp. Sverigeturnén började i Malmö den 1 maj 1928 och avslutades i Stockholm den 7 oktober. Under resans gång hann man besöka närmare 115 orter. Bland övrig ”rekvisita” från Åhlén & Holms sommarturné kan nämnas affischer samt de ”värdebevis” som medgav billigare flygning. Turnéns s.k. inspektor ”Lt Häggner” kom dessutom att dokumentera hela rundfärden i en storartad fotosamling.

Hur Albin Ahrenberg och J P Åhlén lärde känna varandra är mig obekant men det finns sannolikt en kontaktyta dem emellan även genom sonen Gösta. Enligt en minnesartikel av Bertil Florman (u.å.) väcktes sonen Göstas flygintresse tidigt och han påbörjade även en flygutbildning vid Aero Materiels flygskola i Lindarängen. Flygskolan som ägdes av bröderna Carl och Adrian Florman bedrev sin verksamhet mellan åren 1928-1932 med ABA:s piloter som lärare och Albin Ahrenberg som chef och huvudflyglärare.

Flygfarbröder

Uppropet till "flygfarbrörrörelsen". Bilden från Boken om KSAK, de första femtio åren.

Mot slutet av sitt liv kom J P Åhlén att göra ytterligare en betydelsefull insats för flygets utveckling i Sverige. I Åhléns minnesskrift samt i Svenskt flyg och dess män anges J P Åhlén själv som initiativtagare och donator till den s.k. "flygfarbrorinstitutionen". Andra källor fördelar detta ansvar mellan J P Åhlén och sonen Gösta. Det senare kanske är mer troligt för J P Åhléns hälsa hade börjat vackla under 1938, familjen hade även drabbats av en tragedi under sommaren då dottern Hjördis avled i cancer. Vid den här tidpunkten hade Gösta Åhlén redan utmärkt sig som en stark kraft i det omorganiserade KSAK. Han blev 1938 ordförande i föreningens s.k. mottagningskommitté och från 1939 styrelseledamot och vice ordförande i KSAK. Bakgrunden till flygfarbrörrörelsen var ett försök att inför ett hotande krigsutbrott stödja utbildningen av svenska civilflygare. Den civila flygutbildningen ansågs för dyr och genererade för få flygare. Vid KSAK omorganisation 1937 räknade man med att det i hela landet inte fanns mer än ett femtiotal aktiva privatflygare. Detta var oroväckande då den militära flygkåren snabbt kunde slås ut vid ett eventuellt krig. Reservkrafter måste således skapas. Far och son Åhlén överlämnade därför under hösten 1938 en donation till KSAK på 50 000 kr. För att omedelbart få 100 civilflygare utbildade garanterade Åhléns en tredjedel av dessa, detta under förutsättning att Aeroklubben samlade in resterande medel. Insamlingen gick bra och redan våren 1939 kunde KSAK redovisa sammanlagt 56 flygfarbröder, vilka enligt årsmötet samma år garanterade utbildningen för inte mindre än 114 personer. Dessa kunde nu vid olika klubbar runt om i landet påbörja en gratis utbildning till privatflygarcertifikat! Denna framgång var dock något som J P Åhlén själv inte skulle få uppleva. Den store företagsledaren avled den 31 mars 1939, bara några dagar före sin 60-årsdag.

Tack

till Stig Kernell för god hjälp i arkivletandet!

Källor

- Ahrenberg, A. Ett flygarliv. Malmö, Allhems förlag, 1957, s 196.
- Andersson, L. Svenska civila flygplan 1910-1921. Svenskt Civilregister. Flyghistorisk Revy 2010.
- Blériot XI i Sverige. Stridsberg, S (red.). Specialnummer av Svensk Flyghistorisk Tidskrift, bilaga till SFT 1/10.
- Boken om KSAK, de första femtio åren... Norrvi, Y (red.). Stockholm, 1950, s. 162.
- Efterspel till flygningen Malmö-Stockholm. Kapten Sundstedt stämmd av bokförläggare Åkerlund. Dagens Nyheter 22 september 1914, s 4.
- Esset. Åhlén & Holms flygturné. Sverige runt 1928. Stockholm, Åhlén & Holms boktryckeri, 1928.
- Florman, B. Gösta Åhlén in memoriam. Nekrolog från okänd tidning. 1986.
- Söderberg, N. Glimtar från Göteborgsflyg. Flyghistorisk revy. 1973. 23.
- Hr Sundstedt och hans mecenater. Örebroherrarna framhålla sina synpunkter. Dagens Nyheter 15 oktober 1912, s 1.
- J.P Åhlén. Grundaren av och chefen för Åhlén & Holm och Tempo Aktiebolag. En minnesskrift. Stockholm, 1939.
- KSAK Medlemsbok 1939. Stockholm, 1939, s. 15-16.
- Svenskt flyg och dess män. Stockholm, Bokförlaget Mimer, 1939, s. 362.
- Söderberg, N. Aero-Materiels flygskola. Flyghistoriskt Månadsblad 1977, 10.
- Ullman, M. Grosshandlaren J.P. Åhlén. Så levde de. Del II. Stockholm, Bokförlaget Magnus Ullman, 1999. s. 78-109.
- Witt, O. Flygkonstens historia. Insjön, Åhlén & Holms tryckeri, 1913.