

## Nr 511.

Av herr **Meyerhöffer m. fl.**, *angående statens understödjande av sport- och segelflygningen inom landet.*

Under perioden 1930—1935 har en kraftig utveckling av civilflyget ägt rum ute i Europa. Inte minst har sportflygarnas och privatförarnas antal ökat. Medan privatförarnas antal i t. ex. England och Frankrike under 1929 endast utgjorde ett eller annat hundratal har man nu i båda dessa länder kommit upp till siffror överskridande 4,000. Under senare år ha också i dessa länder varje år utfärdats 700 till 800 privatförarecertifikat per år, och man räknar med, att det icke skall dröja länge, innan man kommit upp till i genomsnitt 100 nya privatförare per månad i dessa båda länder. För Tysklands vidkommande ligga siffrorna ännu högre, liksom de torde vara det för Rysslands och Italiens, ehuru några statistiska uppgifter från dessa senare länder icke äro tillgängliga.

En liknande utveckling har under den nämnda perioden ägt rum i snart sagt alla Europas länder. Dock utgör vårt land ett undantag i det att antalet gällande privatförarecertifikat här uppgår till endast 48. Även i Sverige har dock inom vissa kretsar och yrkesgrupper ett stort intresse kunnat förmärkas just för sportflygningen. Sportflygklubbar, som bedriva utbildning av sportflygare med skolflyplan, förekomma sålunda i Stockholm (två klubbar), Göteborg, Malmö, Norrköping samt Linköping, vartill kommer den av tidningen Allers bildade flygklubben, som startade på Barkarby och som sedan skall ambulera enligt en viss uppgjord plan. Vidare märkes ett antal mindre sportflygklubbar, som huvudsakligen inrikta sig på propaganda-verksamhet samt modell- och segelflygning, vilket också de till Svenska modell- och segelflygförbundet anslutna klubbarna göra.

Studerar man dessa klubbars verksamhet närmare, skall man finna, att de i regel bestå av unga, kunniga och duktiga män, och att de ha stora förutsättningar för att lösa de uppgifter de tagit på sig, om de blott kunde få klubbarnas ekonomi tryggad. I regel bestå nämligen klubbarna av mekaniker, chaufförer, spårvagnsförare och konduktörer — Sveriges till medlemsnumerären största sportflygklubb är sålunda spårvägspersonalens flygklubb i Stockholm — och det säger sig självt, att dessa yrkesutövare icke genom sina medlemsavgifter kunna trygga klubbarnas ekonomi. Ett tvåsitsigt pålitligt och säkert sportflygplan lämpat för utbildning av sportflygare kostar nämligen omkring 20,000 kr., vartill komma mycket höga avgifter för försäkring etc. Man räknar därför med, att kostnaderna för utbildning av sportflygare gå till 80 kr. per flygtimme, om man i priset inräknar amortering av flygmaskinen, försäkring, underhåll, drift och administration. Då för

privatförarecertifikat erfordras minst 12 timmars flygtid måste kostnaden för elevernas utbildning bli lägst 1,000 kr.

Då vi svenskar bebo ett av Europas till ytan största och glesast befolkade länder, ligger det i sakens natur, att civilflygningen just för oss kan bli av den allra största betydelse. Sedan landningsfälten nu iordningställts skall södra luftstambanan (linjen Stockholm—Malmö) den 1 juli i år öppnas för reguljär trafik. Genom Svenska Luftfartsförbundets försorg har en luftstambana Stockholm—Haparanda planerats med 12 flygfält och 9 hjälplandningsfält. Om linjen kommer till stånd är det initiativtagarnas mening, att flygbolaget Aerotransport här skulle insätta moderna trafikmaskiner, som äga en medelhastighet av 300 km. per timme. Detta skulle möjliggöra flygning Stockholm—Haparanda tur och retur på en och samma dag med över en timmas uppehåll i Haparanda och mellanlandningar i Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Sundsvall, Härnösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå. Båda dessa exempel torde klart visa flygets stora betydelse för vårt land. Endast genom en vidare utbyggnad av detta inhemska flygnät skola vi kunna skaffa en motsvarighet till de snabba förbindelser, som blixttågen på kontinenten nu svara för, vilka tåg redan köra med en genomsnittsfart av över 130 km. per timme, medan våra mest snabbgående svenska tåg köra med en medelfart av 74 km. per timme. Den tid torde icke vara långt avlägsen, då blixttågen ute i Europas större länder köra dubbelt så fort som de mest snabbgående tågen på våra stambanor. Att införa blixttåg på de svenska järnvägarna skulle emellertid inte kunna gå för sig med mindre än att järnvägslinjerna helt ombyggdes, vilket givetvis skulle draga stora kostnader. Till jämförelse kan nämnas, att svenska flyglinjer med hänsyn till anläggningskostnaderna för landningsfält, flygfyrar etc. beräknas komma att kosta c:a 10,000 kr. per km., medan våra landsvägar och järnvägar beräknas kosta mångdubbelt mer per km.

Då alla tecken tyda på, att civilflyget ute i Europa under perioden 1935—40 kommer att utvecklas i en långt snabbare takt än vad som skett under perioden 1930—35, finna vi det för vår del vara en angelägen uppgift för de svenska statsmakterna att se till, att Sverige i det avseendet icke blir satt på efterhand. Vi hålla därför före, att staten i samarbete med kommunerna bör under de närmaste åren bygga större och mindre flygplatser (sportflygplatser) gärna som nödhjälpsarbete för att därigenom göra det möjligt för folket att utnyttja det nya kommunikationsmedlet, precis så som statsmakterna och kommunerna i samarbete under senare årtionden drivit det vägbygge, som möjliggjort ett utnyttjande av bilen som kommunikationsmedel.

Då det gällt kommunikationsväsendets utveckling överhuvud taget ha vi svenskar gjort insatser av den allra största betydelse — det är här nog att erinra om de svenska uppfinnarnas betydelse för tillkomsten av våra nuvarande järnvägar, propellerdrivna fartyg och oljetankbåtar. När det gäller bilismen står Sverige nu i Europa i främsta ledet, då det gäller proportionen mellan antalet bilar och antalet mäniskor. Emellertid kom bilis-

mens genombrott hos oss relativt sent, och detta faktum medförde också, att det var den utländska industrien, som drog fördel av detta genombrott, medan en svensk bilindustri av större omfattning tillkom först sedan genombrottet ägt rum.

Vi mena, att det är av vikt, att vi svenskar icke göra om samma försumelse, när det nu gäller civilflyget. Vid tillverkning i stor skala är det redan tekniskt möjligt, att producera små sportflygmaskiner för långt under 10,000 kr., och man strävar nu efter att komma ned i prislägen på 5,000 till 6,000 kr. Motorernas hästkraftantal på dessa maskiner blir givetvis ganska lågt, och landningsfälten måste därför ligga relativt tätt, om man skall kunna utnyttja dessa maskiner till deras fulla värde. Då man betänker, att det icke är stort mer än trettio år sedan de första bilarna kommo till Sverige, kan man lätt bilda sig en uppfattning om, vilka framtidsmöjligheter som det moderna civilflyget har att ge vårt land, allra helst som svensk ungdom med sin sportsliga inställning och sitt sinne för mekanik säkerligen kan förväntas att här göra verkligt betydande insatser.

Enligt vår uppfattning bör därför de svenska statsmakterna främja den vidare utvecklingen av det svenska civilflyget genom att låta bygga nya landningsfält och genom att ekonomiskt stödja sportflygklubbarnas verksamhet, exempelvis genom anslag av lotterimedel till Svenska Luftfartsförbundet att av denna institution fördelas mellan flygklubbarna i proportion till det antal av klubbarnas elever, som taga privatförarecertifikat. Då segelflygklubbarna ha en stor uppgift att fylla vid den förberedande flygareutbildningen, och då de genom sin verksamhet kunna väcka den svenska ungdomens intresse för civilflygningen, dess framtidsmöjligheter och nuvarande problem, finna vi det lämpligt, att statsmakterna med anslag ur exempelvis penninglotterimedel understödde även dessa klubbars verksamhet.

Med stöd av vad vi sålunda anfört, tillåta vi oss föreslå,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville med beaktande av de synpunkter vi här ovan anfört begära en utredning, huruvida och i så fall i vilka former de svenska statsmakterna böra understödja sport- och segelflygningen inom landet.

Stockholm den 23 januari 1936.

*Alf Meyerhöffer.*

*C. Gösta Jacobsson.*

*John Gustafsson*

i Välsnäs.

